

**IDENTIFIKASI PENGARUH PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR  
PERKOTAAN SINJAI TERHADAP PENGEMBANGAN WILAYAH  
DAERAH HINTERLANDNYA**



**Skripsi**

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Meraih Gelar  
Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota Jurusan Teknik  
Perencanaan Wilayah dan Kota  
pada Fakultas Sains dan Teknologi  
UIN Alauddin Makassar

Oleh

**INDRA KURNIADI**  
NIM. 60800115009

**JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI  
UIN ALAUDDIN MAKASSAR  
TAHUN 2020**

### PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan penuh kesadaran, penyusun yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa skripsi ini benar adalah hasil karya penyusun sendiri. Jika di kemudian hari terbukti bahwa ia merupakan duplikat, tiruan, plagiat, atau dibuat oleh orang lain, sebagian atau seluruhnya, maka skripsi dan gelar yang diperoleh karenanya batal demi hukum.

Samata-Gowa, Januari 2020

Penyusun



**Indra Kuniadi**  
60800115009



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
**ALAUDDIN**  
M A K A S S A R

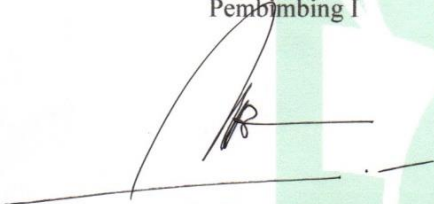
## PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul Skripsi : Identifikasi Pengaruh Perkembangan Infrastruktur Perkotaan  
Sinjai Terhadap Pengembangan Wilayah Daerah Hinterlandnya  
Nama Mahasiswa : Indra Kurniadi  
NIM : 60800115009  
Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas : Sains dan Teknologi

Disetujui Komisi Pembimbing

Pembimbing I

Pembimbing II

  
Ir. H. Nurdin Mone, S.E., S.T., M.SP

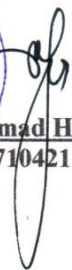
  
Iyan Awaluddin, S.T., M.T

Mengetahui

Dekan Fakultas Sains dan Teknologi  
UIN Alauddin Makassar

Ketua Jurusan Teknik Perencanaan  
Wilayah dan Kota



  
Prof. Dr. Muhammad Halifa Mustami, M.Pd  
NIP. 19710421 200003 1 001

  
A. Idham A.P, S.T., M.Si  
NIP. 19761007 200912 1 002

### PENGESAHAN SKRIPSI

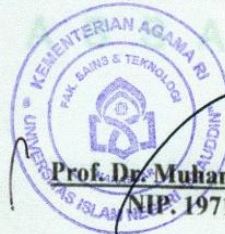
Skripsi yang berjudul, "Identifikasi Pengaruh Perkembangan Infrastruktur Perkotaan Sinjai Terhadap Pengembangan Wilayah Daerah Hinterlandnya" yang disusun oleh Indra Kurniadi NIM: 60800115009, mahasiswa Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota pada Fakultas Sains dan Teknologi UIN Alauddin Makassar, telah diuji dan dipertahankan dalam sidang *munaqasyah* yang diselenggarakan pada hari Jum'at, tanggal 31 Januari 2020, dinyatakan telah dapat diterima sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Perencanaan Wilayah Kota dalam Ilmu Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota.

Makassar, Maret 2020

#### DEWAN PENGUJI:

Ketua	: Dr. H. Muhammad Anshar, S.Pt., M.Si	(.....)
Sekretaris	: Dr. Henny Haerany G, S.T., M.T	(.....)
Munaqisy I	: Nur Syam AS, S.T., M.Si.	(.....)
Munaqisy II	: H. Juhanis, S.Sos., M.M	(.....)
Pembimbing I	: Ir. H. Nurdin Mone, S.E., S.T., M.SP	(.....)
Pembimbing II	: Iyan Awaluddin, S.T., M.T.	(.....)

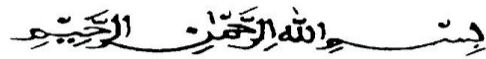
Diketahui oleh:  
Dekan Fakultas Sains dan Teknologi  
UIN Alauddin Makassar,



Prof. Dr. Muhammad Halifa Mustami, M.Pd  
NIP. 19710421 200003 1 001



## KATA PENGANTAR



Alhamdulillah rabbil'alamin. Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah swt, atas segala rahmat dan karunia-Nya yang telah memberikan nikmat kesehatan dan pertolongan-Nya kepada penulis sehingga penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik sesuai dengan waktu yang telah direncanakan. Tak lupa pula kiriman Sholawat dan Salam kepada baginda Rasulullah Muhammad *shallallahu alaihi wasallam*.

Penelitian berjudul **“Identifikasi Pengaruh Perkembangan Infrastruktur Perkotaan Sinjai Terhadap Pengembangan Wilayah Daerah Hinterlannya”**, disusun untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik Perencanaan Wilayah & Kota, Fakultas Sains & Teknologi, UIN Alauddin Makassar.

Penyusunan tugas akhir ini, penulis menyadari akan segala kekurangan namun berkat bantuan berbagai pihak sehingga segala kekurangan penulis dapat tertutupi. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang setulus-tulusnya Kepada :

1. **Bapak Prof. Hamdan Juhannis, M.A., Ph.d** selaku Rektor Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.
2. **Bapak Prof. Dr. Muhammad Halifah Mustami, MP.d** Dekan Fakultas Sains dan Teknologi UIN Alauddin Makassar,

3. Ayahanda **A. Idham A.P, S.T., M.Si** selaku Ketua Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota UIN Alauddin Makassar.
4. Ibu **Dr. Henny Haerani G., S.T., M.T.** selaku Sekertaris Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.
5. Penghargaan dan terima kasih penulis berikan kepada Bapak **Ir. H. Nurdin Mone, S.E., S.T., MSP** selaku Pembimbing I dan Bapak **Iyan Awaluddin, S.T., MT** selaku Pembimbing II yang telah membimbing dan membantu penyelesaian skripsi ini.
6. Dewan Penguji Bapak **Nursyam AS, S.T., M.Si** dan Bapak **H. Juhanis, S.Sos., M.M** yang telah memberikan masukan yang sangat berarti dalam penyempurnaan penelitian ini.
7. Para Dosen, Staf Administrasi Fakultas Sains dan Teknologi, dan Staf Jurusan Teknik Perencanaan Wilyah dan Kota yang telah banyak memberikan bantuan selama menempuh perkuliahan.
8. Kepada kedua orang tua tercinta, Ayahanda Lampe dan Ibunda Hj. Hamsiah dan Kakak saya Ani Andriani, S.Pd yang telah mencurahkan segenap cinta dan kasih sayangnya serta perhatiannya kepada penulis. Semoga Allah swt senantiasa melimpahkan rahmat, hidayah, kesehatan, dan keberkahan di dunia dan di akhirat atas segala didikan, dukungan serta doa yang telah dicurahkan kepada penulis. Beserta seluruh keluarga penulis.

9. Kepada Penasihat Akademik Kak Fadhil Surur, S.T., M.Si yang telah membimbing mengenai akademik kampus sejak dari mulai kuliah
10. kepada Kakanda Turmudzi Nurwiyono P, S.PWK dan Sitti Annisa, S.Kel yang dari awal pengerjaan tugas akhir ini telah membantu, mensupport dan selalu ada untuk penulis.
11. Sahabatku- Sahabatku di PSIKOPAT (IPA 4 SMAN 2 SINJAI) yang tidak bisa penulis sebutkan satu Persatu yang telah membantu, memberi semangat untuk penulis.
12. Teman-teman seperjuangan Fahmi Zul Fajri Selaku ketua Angkatan, Adnin Amiruddin, Haerunnisa, Umar, Suci Amalania, S.PWK, Rifky Reynaldi, dan teman-teman di AGC, serta seluruh teman angkatan TEKNIK PWK 2015 (PREDATOR) yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu, menyemangati dan memberikan masukan dalam melaksanakan penelitian in.
13. Keluarga Besar TEKNIK PWK UINAM, SAPMA PP Kab. Gowa, dan DPD Pemuda LIRA kab. Gowa yang memberikan banyak pelajaran hidup di perantauan bagi penulis.
14. Dan pihak-pihak yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu.

Penulis sepenuhnya sadar dalam penulisan penelitian ini masih jauh dari kesempurnaan dan menjadi bahan pembelajaran bagi penulis untuk lebih giat dan teliti dalam proses penulisan penelitian ini. Saran dan kritik membangun sangat penulis harapkan untuk kelancaran dan kesempurnaan dari penulisan penelitian

ini. Besar harapan penulis penelitian ini dapat bermanfaat bagi kita semua dan bernilai ibadah di sisi Allah swt Aamiin.

*Wassalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.*

Samata, Januari 2020

Penulis

**Indra Kurniadi**





## ABSTRAK

**Nama Penulis : Indra Kurniadi**

**NIM : 60800115009**

**Judul Skripsi : Identifikasi Pengaruh Perkembangan Infrastruktur  
Perkotaan Sinjai Terhadap Pengembangan Wilayah  
Daerah Hinterlandnya**

---

Masalah dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh perkembangan infrastruktur Perdagangan dan Jasa, Pelabuhan, serta Jalan, yang ada di perkotaan Sinjai terhadap pengembangan wilayah daerah Hinterlandnya dan juga untuk memahami gambaran terkini dari kondisi infrastruktur di Perkotaan Sinjai. Data ini menggunakan selang waktu 10 tahun dari periode 2009 hingga 2018 di Perkotaan Sinjai. Hasil akhir dari tiga variabel independen (Perdagangan dan Jasa, Pelabuhan, serta Jalan) ini memberikan pengaruh positif yang signifikan terhadap pengembangan wilayah daerah Hinterland Perkotaan Sinjai.

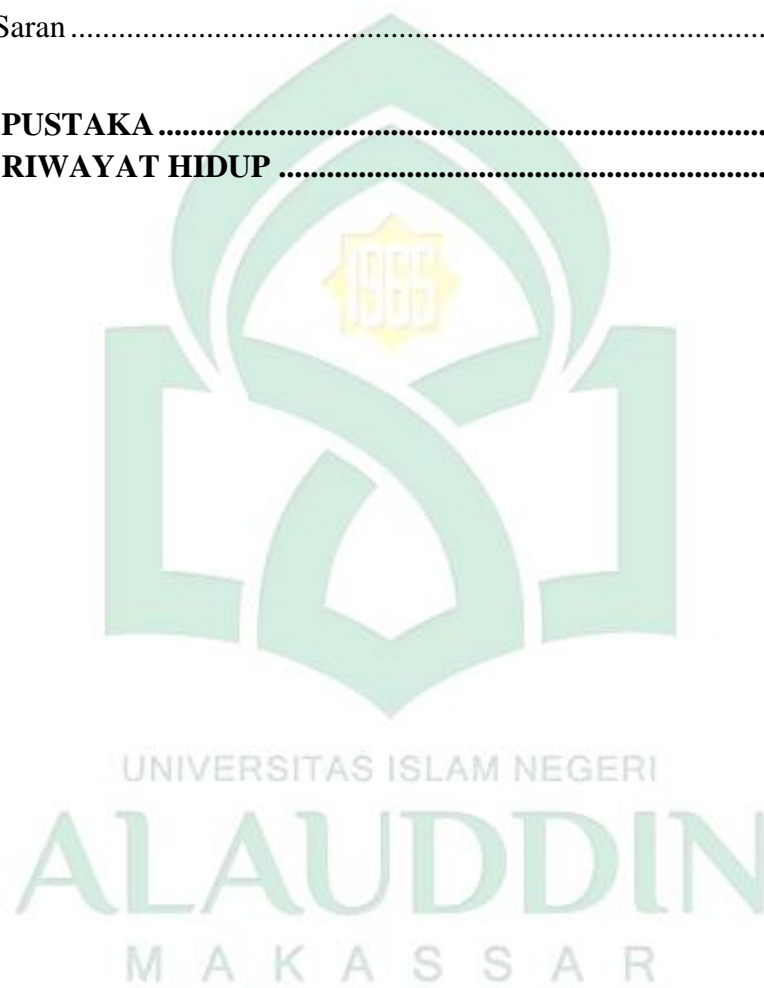
***Kata Kunci : Infrastruktur, Perkotaan Sinjai, Hinterland, Pengembangan Wilayah***

## DAFTAR ISI

<b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....</b>	<b>ii</b>
<b>PERSETUJUAN SKRIPSI.....</b>	<b>iii</b>
<b>PENGESAHAN SKRIPSI.....</b>	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xvi</b>
 <b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	 <b>1</b>
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	6
D. Ruang Lingkup Penelitian .....	6
E. Sistematika Penulisan.....	6
 <b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	 <b>9</b>
A. Definisi Kota.....	9
B. Struktur Ruang.....	12
1. Pengertian Struktur Ruang .....	12
2. Teori Struktur Ruang .....	17
C. Infrastruktur .....	24
1. Pengertian Infrastruktur .....	24
2. Jenis – Jenis Infrastruktur .....	25
D. Hinterland .....	26
1. Pengertian Hinterland .....	26
2. Fungsi Hinterland .....	27
E. Perkembangan Kota.....	27
1. Teori-teori Perkembangan Kota.....	29

2. Faktor – Faktor yang mempengaruhi perkembangan kota .....	36
F. Pengembangan Wilayah .....	38
G. Penelitian Terdahulu .....	42
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....</b>	<b>55</b>
A. Jenis Penelitian .....	55
B. Lokasi dan Waktu Penelitian .....	55
C. Jenis dan Sumber Data .....	56
D. Metode Pengumpulan Data .....	56
E. Variabel Penelitian .....	57
F. Metode Analisis Data .....	58
G. Definisi Operasional .....	61
H. Kerangka Pemikiran .....	63
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>64</b>
A. Gambaran Umum Wilayah Kabupaten.....	64
1. Kabupaten Sinjai.....	64
2. Kabupaten Bone.....	69
B. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	74
1. Kecamatan Sinjai Utara .....	75
2. Kecamatan Kajuara.....	85
C. Kondisi Perkembangan Eksisting Infrastruktur Perkotaan Sinjai .....	96
1. Perdagangan dan Jasa .....	96
2. Kondisi Perikanan dan Kelautan Tempat Pelelengan Ikan Lappa (TPI) Lappa di Kecamatan Sinjai Utara .....	97
3. Infrastruktur Jalan Perkotaan Sinjai .....	98
D. Perkembangan Daerah Terbangun di Kecamatan Kajuara Kabupaten Bone .....	101
F. Pengaruh Perkembangan Infrastruktur Perkotaan Sinjai Terhadap Pengembangan Wilayah Daerah Hinterlandnya .....	106
G. Analisa Persepsi Masyarakat .....	120
H. Hubungan Perkotaan Sinjai dengan daerah Hinterlanya .....	121

I. Penyebab Pengaruh Perkembangan Infrastruktur Perkotaan Sinjai Terhadap Pengembangan wilayah Daerah Hinterlanya.....	123
J. Kajian Islam Mengaenai Pengaruh Perkembangan Infrastruktur Perkotaan Sinjai terhadap Pengembangan Wilayah Hinterlandnya.....	126
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>132</b>
A. Kesimpulan.....	132
B. Saran .....	133
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>134</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....</b>	<b>137</b>



## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 1</b> Penelitian Terdahulu.....	42
<b>Tabel 2</b> Variabel penelitian .....	58
<b>Tabel 3</b> Luas Wilayah Kabupaten Sinjai .....	65
<b>Tabel 4</b> Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk di Kabupaten Sinjai Tahun 2017.....	68
<b>Tabel 5</b> Luas Wilayah Tiap Kecamatan di Kabupaten Bone .....	70
<b>Tabel 6</b> Kepadatan Penduduk di Kabupaten Bone Tahun 2017.....	74
<b>Tabel 7</b> Rencana Hirarki Sistem Pusat-Pusat Kegiatan Kabupaten Sinjai .....	76
<b>Tabel 8</b> Luas Desa, Jarak Dari Ibu kota Kecamatan dan Kabupaten Serta Ketinggian dari Permukaan Laut .....	76
<b>Tabel 9</b> Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk di Kecamatan Sinjai Utara Tahun 2017.....	79
<b>Tabel 10</b> Jumlah Penduduk berdasarkan Jenis Kelamin dan Sex Rasio di Kecamatan Sinjai Utara Tahun 2017 .....	80
<b>Tabel 11</b> Jumlah Penduduk Berdasarkan Kelompok Umur di Kecamatan Sinjai Utara 2017.....	81
<b>Tabel 12</b> Kondisi Klimatologi Menurut Desa/Kel di Kecamatan Sinjai Utara.....	83
<b>Tabel 13</b> Penggunaan Lahan Kecamatan Sinjai Utara .....	84
<b>Tabel 14</b> Luas wilayah, Jarak dari IbuKota kecamatan dan IbuKota Kabupaten Serta Ketinggian Menurut Desa/Kelurahan .....	85
<b>Tabel 15</b> Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk di	



Kecamatan Kajuara Tahun 2017 .....	88
<b>Tabel 16</b> Jumlah Penduduk berdasarkan Jenis Kelamin dan Sex	
Rasio di Kecamatan Kajuara Tahun 2017.....	89
<b>Tabel 17</b> Jumlah Penduduk Berdasarkan Kelompok Umur di	
Kecamatan Kajuara 2017 .....	90
<b>Tabel 18</b> Kondisi Klimatologi Menurut Desa/Kel di Kecamatan	
Kajuara .....	92
<b>Tabel 19</b> Penggunaan Lahan Kecamatan Kajuara.....	94
<b>Tabel 20</b> Jumlah Perdagangan dan Jasa Tiap tahun di Kota Sinjai.....	96
<b>Tabel 21</b> Volume Produksi Ikan di TPI Lappa Tiap Tahun	
Kecamatan Sinjai Utara.....	97
<b>Tabel 22</b> Perkembangan panjang jalan Kecamatan Sinjai Utara.....	99
<b>Tabel 23</b> Perkembangan Daerah Terbangun Kecamatan Kajuara.....	101
<b>Tabel 24</b> Variabel X yang berpengaruh terhadap variabel Y .....	105
<b>Tabel 25</b> Model Summary X1 terhadap Y1 .....	107
<b>Tabel 26</b> Model Anova X1 terhadap Y1 .....	107
<b>Tabel 27</b> Model Ceficents X1 terhadap Y1 .....	108
<b>Tabel 28</b> Model Summary X2 terhadap Y1 .....	109
<b>Tabel 29</b> Anova X2 terhadap Y1 .....	109
<b>Tabel 30</b> Coefficients X2 terhadap Y1 .....	110
<b>Tabel 31</b> Model Summary X3 terhadap Y1 .....	111
<b>Tabel 32</b> Anova X3 terhadap Y1 .....	111
<b>Tabel 33</b> Coefficients X3 terhadap Y1 .....	112

<b>Tabel 34</b> Variabel X1 yang berpengaruh terhadap variabel Y1 .....	113
<b>Tabel 35</b> Model Summary X1 terhadap Y2 .....	114
<b>Tabel 36</b> Anova X1 terhadap Y2.....	114
<b>Tabel 37</b> Coefficients X1 terhadap Y2.....	115
<b>Tabel 38</b> Model Summary X2 terhadap Y2 .....	116
<b>Tabel 39</b> Anova X2 terhadap Y2.....	116
<b>Tabel 40</b> Cefficient X2 terhadap Y2 .....	117
<b>Tabel 41</b> Model Summary X3 terhadap Y2 .....	117
<b>Tabel 42</b> Anova X3 terhadap Y2.....	118
<b>Tabel 43</b> Coefficients X3 terhadap Y2.....	119
<b>Tabel 44</b> Variabel X yang berpengaruh terhadap variabel Y2.....	120

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 1</b> Skema Pertama .....	60
<b>Gambar 2</b> Skema Kedua .....	61
<b>Gambar 3</b> Kerangka Berfikir .....	63
<b>Gambar 4</b> Peta Administrasi Provinsi Sul-Sel.....	66
<b>Gambar 5</b> Peta Administrasi Kabupaten Sinjai .....	67
<b>Gambar 6</b> Peta Administrasi Kabupaten Bone .....	72
<b>Gambar 7</b> Peta Administrasi Kecamatan Sinjai Utara.....	78
<b>Gambar 8</b> Peta Administrasi Kecamatan Kajuara .....	87
<b>Gambar 9</b> Peta Deliniasi Lokasi Penelitian .....	95
<b>Gambar 10</b> Sarana Perdagangan dan Jasa Kecamatan Sinjai Utara .....	97
<b>Gambar 11</b> Pelabuhan TPI Lappa.....	98
<b>Gambar 12</b> Jaringan Jalan.....	99
<b>Gambar 13</b> Pera Ruas Jalan Kec. Sinjai Utara .....	100
<b>Gambar 14</b> Peta Daerah terbangun .....	101
<b>Gambar 15</b> Peta Perubahan Daerah Terbangun Kec. Kajuara.....	104
<b>Gambar 16</b> Diagram Hubungan Perkotaan Sinjai dan daerah Hinterlanya ....	121
<b>Gambar 17</b> Arus Masuk kekota Sinjai dari Kajuara.....	122
<b>Gambar 18</b> Arus Keluar Dari Kota Sinjai KeKajura.....	123

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### ***A. Latar Belakang***

Kota merupakan pusat pelayanan yang berfungsi sebagai penyelenggara dan penyedia jasa-jasa bagi wilayah sekitarnya. Jadi, pada mulanya kota bukan merupakan permukiman, melainkan pusat pelayanan. Seberapa jauh kota menjadi pusat pelayanan bergantung pada seberapa jauh daerah-daerah di sekitarnya (desa) memanfaatkan Jasa kota (Christaller,1966) pada akhirnya akan membawa pengaruh pada proses pertumbuhan dan perkembangan kota dan wilayah sekitarnya itu sendiri. Perkembangan suatu kota dipengaruhi oleh berbagai faktor, diantaranya adanya infrastruktur yang lengkap, penambahan penduduk baik kelahiran maupun karena migrasi dari desa ke kota dan merupakan salah satu faktor penyebab utama yang menjadi dasar proses urbanisasi. Sebab-sebab yang menimbulkan arus perpindahan dari pedesaan ke kota sering dicakup dengan istilah pendorong dan penarik, Faktor pendorong dapat disebut kemiskinan di desa-desa dan faktor penarik yang berasal dari kota antara lain lengkapnya infrastruktur yang mendukung daya tarik ekonomi dari kota.

Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Dari alokasi pembiayaan publik dan swasta, infrastruktur dipandang sebagai lokomotif pembangunan nasional dan daerah. Infrastruktur juga berpengaruh penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, antara lain dalam peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran yang nyata. Infrastruktur

juga memiliki pengaruh penting dalam peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja.

Infrastruktur yang dimaksud dalam hal ini yaitu Struktur ruang yang merupakan susunan pusat-pusat permukiman, sistem jaringan, serta sistem prasarana maupun sarana. Semua hal itu berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial-ekonomi yang secara hirarki berhubungan fungsional (Kamus istilah bidang pekerjaan umum Departemen PU, 2008). Dalam pandangan Islam, Struktur Tata Ruang merupakan hal yang tidak dapat lagi terbantahkan dan telah diciptakan dan diatur oleh Allah SWT. Sebagaimana Firman-Nya yang terdapat dalam QS. Al Baqarah/2:22

الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ الْأَرْضَ فِرَاشًا وَالسَّمَاءَ بِنَاءً وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ  
مِنَ النَّمْرِ رِزْقًا لَّكُمْ فَلَا تَجْعَلُوا لِلَّهِ أَنْدَادًا وَأَنْتُمْ تَعْلَمُونَ

Terjemahnya :

“Dialah yang menjadikan bumi sebagai hamparan bagimu dan langit sebagai (struktur) atap, dan Dia menurunkan air (hujan) dari langit, lalu Dia menghasilkan dengan hujan itu segala buah-buahan sebagai rezeki untukmu, karena itu janganlah kamu mengadakan sekutu-sekutu bagi Allah, padahal kamu mengetahui. (Kementerian Agama, 2012)

Sebagaimana yang telah diuraikan dalam Al Qur'an yang kemudian dijelaskan secara lengkap dalam Al Hadist. Kata struktur dalam pandangan islam pada hakekatnya adalah pembagian-pembagian unsur yang memiliki fungsi dan peran serta keterkaitannya dengan unsur-unsur lainnya sehingga membentuk suatu sistem yang kokoh untuk berjalannya kehidupan menurut sang pencipta.



Struktur ruang wilayah melahirkan konsep Center-Periphery (Pusat-Pinggiran) Sebagaimana, yaitu adanya kota utama (hirarki tinggi) dan wilayah sekitarnya dan menjadi inti (core) dan pinggiran (pariphery) yang berada di luar serta bergantung pada inti. Perkembangan dari center kepinggiran melalui pertukaran penduduk, barang dan jasa. Berkembangnya infrastruktur akan pengembangan kota dan daerah sekitarnya akan mengakibatkan penggunaan lahan yang bervariasi, di mana penggunaan lahan ini selain akan membawa dampak positif bagi pertumbuhan dan perkembangan kota namun juga akan memberikan pengaruh yang tidak sedikit bagi munculnya permasalahan perkotaan.

Kabupaten Sinjai adalah salah satu Daerah Tingkat II di provinsi Sulawesi Selatan, Indonesia. Kota Sinjai yang berjarak sekitar  $\pm 220$  km dari Kota Makassar. Kabupaten ini memiliki luas wilayah  $819,96 \text{ km}^2$  dan berpenduduk sebanyak kurang lebih 236.497 jiwa, yang terdiri dari 9 kecamatan dan 67 desa serta 13 kelurahan. Pusat Perkotaan Sinjai terletak di Kecamatan Sinjai Utara dengan kondisi geografis dan perkembangan infrastruktur yang cukup memadai terhadap pengembangan wilayah perkotaan Sinjai itu sendiri dan daerah yang menjadi Hinterlandnya

Berdasarkan data dari BPS (Badan Pusat Statistik) Kabupaten Sinjai dalam beberapa tahun terakhir yaitu dari tahun 2011 - 2017 infrastruktur yang ada di Kabupaten Sinjai mengalami perkembangan, salah satunya jaringan perhubungan yaitu infrastruktur Jalan , yang ditandai dengan panjang jalan kabupaten yang bertambah yaitu dari 1190,57 Km menjadi 1256,91 km sedangkan jalan Provinsi yang ada di Kabupaten Sinjai dari 71,80 Km menjadi 95,94 km

Dengan terjadinya perkembangan Infrastruktur di Kabupaten Sinjai maka berpengaruh terhadap kondisi Fisik dan Ekonomi di Perkotaan Sinjai dan daerah Hinterlanya yang berbatasan langsung dengan kabupaten Sinjai seperti kecamatan Kajuara kabupaten Bone juga mengalami perkembangan, karena akan terajadi peningkatan pergerakan yang tentunya mempengaruhi kondisi aksesibilitas di kawasan tersebut. Sebagaimana dijelaskan dalam QS. Qaaf/ 50: 6 yang berbunyi:

أَفَلَمْ يَنْظُرُوا إِلَى السَّمَاءِ فَوْقَهُمْ كَيْفَ بَنَيْنَاهَا وَزَيَّنَّاهَا وَمَا لَهَا مِنْ فُرُوجٍ (٦)  
وَالْأَرْضَ مَدَدْنَاهَا وَأَلْقَيْنَا فِيهَا رُوسِيَ وَأَنْبَتْنَا فِيهَا مِنْ كُلِّ زَوْجٍ بَهِيجٍ (٧)  
تَبْصِرَةً وَذِكْرَى لِكُلِّ عَبْدٍ مُنِيبٍ (٨)

Terjemahnya :

“Maka tidakkah mereka memperhatikan langit yang ada diatas mereka, bagaimana cara kami membangunnya dan menghiasinya, dan tidak terdapat retak-retak sedikitpun”. (Kementrian Agama, 2012)

Dimana maksud ayat tersebut bahwa Allah menciptakan langit secara terstruktur dimana didalam struktur tersebut terdapat unsur- unsur yang saling membentuk yang memiliki fungsi dan tujuan yang sama sehingga membentuk suatu sistem yang kokoh sehingga kehidupan tetap berjalan. Jika salah satu unsur tersebut terjadi kerusakan maka terjadi malapetaka begitupun struktur ruang dimana merupakan kumpulan pusat - pusat permukiman sistem jaringan infrastruktur yang berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat.

Wilayah Perkotaan Sinjai dan Kecamatan Kajuara Kabupaten Bone dua wilayah ini yang saling berbatasan dengan kondisi geografis serta kultur budaya

yang hampir sama, maka terbentuklah suatu situasi sosial yang sangat baik. Sistem sosial adalah sejumlah kegiatan atau sejumlah orang yang mempunyai hubungan timbal balik relatif konstan, hubungan sejumlah orang dalam kegiatan itu berlangsung terus menerus (Ibrahim, 2002). Kondisi tersebut sebagai salah satu bentuk kondisi fisik wilayah yang menjadi suatu bagian yang tak terpisahkan bagi tumbuh dan berkembangnya kota Sinjai dan daerah sekitarnya, dengan demikian akan membawa dampak positif bagi pertumbuhan dan perkembangan kota namun juga akan memberikan pengaruh yang tidak sedikit bagi munculnya permasalahan kota.

Melihat kondisi tersebut maka perkembangan kearah pinggiran dalam hal ini wilayah yang berbatasan langsung dengan kota Sinjai akibat pesatnya perkembangan Infrastruktur di pusat kota sehingga kecenderungan tersebut mengarah kepinggiran kota yang pada dasarnya berpengaruh pada aspek Fisik dan Ekonomi wilayah tersebut. Hal ini akan terus berlanjut di masa yang akan datang, bahkan dalam kecepatan tinggi seiring dengan pertumbuhan ekonomi yang didasari pada wilayah yang sudah mengalami pertumbuhan yang pesat. Oleh karena itu penelitian ini berjudul **“Identifikasi pengaruh perkembangan infrastruktur Perkotaan Sinjai terhadap pengembangan wilayah Daerah Hinterlandnya”**

#### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas maka rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah Bagaimana pengaruh Perkembangan

infrastruktur Perkotaan Sinjai terhadap pengembangan wilayah Daerah Hinterlandnya ?

### ***C. Tujuan dan Manfaat Penelitian***

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini berdasarkan rumusan masalah adalah :

Untuk mengetahui bagaimana pengaruh perkembangan infrastuktur Perkotaan Sinjai terhadap pengembangan wilayah daerah Hinterlandnya

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menjadi masukan bagi pemerintah daerah Kabupaten Sinjai dalam upaya untuk terus melakukan peningkatan terhadap infrastruktur di Kawasan Perkotaan Sinjai
2. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dan refrensi bagi penelitian selanjutnya.

### ***D. Ruang Lingkup Penelitian***

Ruang lingkup Wilayah atau lokasi penelitian yang dijadikan objek penelitian yaitu Kawasan Perkotaan Sinjai yang berada di kecamatan Sinjai utara Kabupaten Sinjai dan Daerah Hinterlandnya yang berbatasan langsung dengan kota Sinjai yaitu kecamatan Kajuara Kabupaten Bone. Penelitian ini memfokuskan pada pengaruh perkembangan infrastruktur perkotaan Sinjai terhadap pengembangan wilayah Daerah Hinterlandnya

### ***E. Sistematika Penulisan***

Dalam penulisan ini pembahasan dilakukan dengan sistematis guna

memudahkan dalam penulisan, adapun sistematika pembahasan adalah sebagai berikut :

## **BAB I PENDAHULUAN**

Mengemukakan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian serta sistematika penulisan.

## **BAB II TINJUAN PUSTAKA**

Menguraikan tentang kajian teoritis yang terdiri dari pengertian kota, struktur ruang, infrastruktur, serta Hinterland, perkembangan kota, dan Pengembangan wilayah.

## **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Pada bagian ini menjelaskan tentang jenis penelitian, lokasi penelitian dan waktu penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, metode analisis, variabel penelitian, definisi operasional serta kerangka pikir.

## **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pada bagian ini membahas tentang tinjauan umum lokasi penelitian, identifikasi pengaruh perkembangan infrastruktur Kota Sinjai terhadap pengembangan daerah Hinterlandnya dan pengaruh perkembangan infrastruktur perkotaan dalam kajian islami.



## **BAB V PENUTUP**

Membahas rangkuman dan kesimpulan dari hasil penelitian serta saran-saran sebagai out-put dari hasil penelitian.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### ***A. Definisi Kota***

Dalam menggunakan kata Kota perlu dicermati karena dalam bahasa Indonesia, kata kota bisa berarti dua hal yang berbeda. Pertama, kota dalam pengertian umum adalah suatu daerah terbangun yang didominasi jenis penggunaan tanah non pertanian dengan jumlah penduduk dan intensitas penggunaan ruang yang cukup tinggi. Dibandingkan perdesaan, penggunaan tanah perkotaan mempunyai intensitas yang lebih tinggi. Hal ini ditunjukkan dalam hal pemakaian modal yang besar, jumlah orang yang terlibat lebih banyak, nilai tambah penggunaan ruang yang dihasilkan lebih besar dan keterkaitan dengan penggunaan tanah yang lebih erat. Dikarenakan intensitas penggunaan tanahnya yang lebih tinggi tersebut maka kota senantiasa menjadi pusat aktivitas bagi daerah sekitarnya. Intensitas penggunaan tanah yang tinggi juga ditunjukkan oleh ukuran setiap unit penggunaan tanah yang umumnya lebih kecil dibandingkan dengan unit penggunaan tanah perdesaan. Misalnya, rumah, toko, pasar, dan kantor luasnya relatif kecil jika dibandingkan dengan sawah, hutan, dan perkebunan. Disamping itu penggunaan perkotaan yang tinggi juga telah berkembang ke penggunaan ruang ke arah vertikal dengan bangunan-bangunan bertingkat.

Kedua kota dalam pengertian administrasi pemerintahan diartikan secara khusus, yaitu suatu bentuk pemerintah daerah yang mayoritas wilayahnya merupakan daerah perkotaan. Wilayah kota secara administratif tidak selalu

semuanya berupa daerah terbangun perkotaan (*urban*), tetapi umumnya juga masih mempunyai bagian wilayah yang berciri pedesaan (*rural*). Wilayah administratif pemerintahan kota dikelola oleh pemerintah kota yang bersifat otonom dan kedudukannya sejajar dengan pemerintah kabupaten. Pemerintah kota dikepalai oleh walikota, sedangkan pemerintah kabupaten dikepalai oleh Bupati. Perlu dicemati bahwa tidak semua kota dalam arti fisik merupakan suatu unit pemerintahankota yang bersifat otonom. Misalnya, kota-kota ibukota kabupaten atau kota kecamatan yang tidak mempunyai struktur pemerintahan sendiri, tetapi merupakan bagian dari pemerintahan kabupaten. Sehingga disini ada kerancuan dalam penggunaan kata kota. Misalnya, kalau kita ingin menyebut suatu kota kabupaten atau kota kecamatan ( misalnya, kota Siduarjo, Kota Lawang, Kota Bulukumba, Kota Sinjai, dan sebagainya) bukanlah kota menurut pengertian administrasi pemerintahan.

Pengertian kota dalam batasan administrasi banyak digunakan dalam manajemen kota karena dalam melaksanakan manajemen kota sering dibatasi dalam lingkup wilayah administrasi. Akan tetapi dalam kegiatan sehari-hari masyarakat tidak peduli dengan batasan administrasi tersebut karena mereka bebas melakukan kegiatan lintas batas. Penamaan hasil kegiatan manusia yang berwujud kenampakan fisik perkotaan juga tidak mengenal batas administrasi, tetapi lebih mengutamakan fungsionalnya. Contohnya bandar udara internasional sultan hasanuddin dianggap sebagai bandar udara Makassar, walaupun secara administratif masuk kabupaten Maros. Oleh karena itu pemerintah kota dalam melaksanakan manajemen wilayah perkotaan perlu koordinasi atau kerja sama

dengan wilayah sekitarnya. Kordinasi atau kerja sama ini bukan hnya karena masalah fungsi internal kota, tetapi juga karena kota mempunyai fungsi eksternal yaitu fungsi layanan kewilayah sekitarnya (*hinterland*)

UU RI No. 26 Tahun 2007 tentang penataan ruang pada pasal 1 ayat 14. Kawasan Perkotaan adalah wilayah yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fiungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi. Dari pengertian definisi tentang kota tersebut, baik dari aspek fisik, fungsional maupun dari aspek sosial ekonomi, membuktikan bahwa eksistensi suatu kota mempunyai unsur-unsur yang satu dengan yang lainnya tidak dapat dipisahkan, dimana unsur-unsur keberadaan suatu kota ini merupakan unsur utama pembentuk kota.

Kota yang telah berkembang mempunyai fungsi yang lebih luas, antara lain:

1. Sebagai pusat produksi
2. Sebagai pusat perdagangan
3. Sebagai pusat pemukiman dan kegiatan
4. penduduk
5. Sebagai pusat pemerintahan
6. Sebagai pusat kebudayaan

Selain itu kota juga memiliki fungsi khusus, dimana dominasi kegiatan fungsional suatu kota dapat dicirikan oleh kegiatan ekonomi pada kota tersebut.

Peran yang dimiliki oleh suatu kota dalam lingkup wilayah, akan dapat dilihat dari aspek skala pelayanan kota tersebut dalam wilayah yang lebih luas.

## **B. *Struktur Ruang***

### **1. Pengertian Struktur Ruang**

Ruang adalah wadah yang meliputi ruang darat, ruang laut dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk lain hidup, melakukan kegiatan serta memelihara kelangsungan hidupnya. Struktur ruang adalah susunan pusat-pusat permukiman, sistem jaringan serta sistem prasarana maupun sarana. Semua hal itu berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial-ekonomi yang

secara hirarki berhubungan fungsional (Geovani Jason J, 2015). Karena itu, menurut istilah geografi umum yang dimaksud dengan ruang (space) adalah seluruh permukaan bumi yang merupakan lapisan biosfera tempat hidup tumbuhan, binatang, dan manusia. Sedangkan menurut istilah geografi nasional bahwa ruang adalah suatu wilayah yang mempunyai batasan geografi, yaitu batas menurut keadaan fisik, sosial atau pemerintahan yang terjadi dari sebagian permukaan bumi dan lapisan tanah dibawahnya, serta lapisan udara diatasnya. Menurut Sumaatmadja, mengatakan bahwa wujud ruang di permukaan bumi berbentuk tiga dimensi, bentangnya berupa daratan dan perairan, sedangkan ke arah vertikal berupa lapisan, dalam ruang ini berlokasi benda hidup dan benda mati serta gejala-gejala yang satu sama lainnya berinteraksi.



Dalam Undang-Undang nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang dinyatakan bahwa Ruang adalah wadah yang meliputi daratan, ruang lautan dan ruang udara sebagai suatu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk lainnya hidup melakukan kegiatan serta memelihara kelangsungan hidupnya. Ruang darat, ruang laut, dan ruang udara merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan. Ruang daratan, ruang lautan, dan ruang udara mempunyai potensi yang dapat dimanfaatkan sesuai dengan tingkat intensitas yang berbeda untuk kehidupan. Potensi itu diantaranya sebagai tempat melakukan kegiatan pemenuhan kebutuhan pangan, industri, pertambangan, sebagai sumber energi, atau sebagai tempat penelitian dan percobaan.

Kota akan selalu tumbuh dan berkembang sesuai dengan perkembangan kehidupan sosial budaya, ekonomi dan politik yang melatar belakangnya. Perkembangan tersebut ditunjukkan dengan adanya perubahan yang terjadi secara terus menerus sebagai fenomena tersendiri yang tidak bisa dihentikan (Sijmon dalam Zahnd, 1999). Perubahan yang terjadi dikarenakan adanya kegiatan pembangunan yang selalu berjalan di setiap bagian kota, terutama di pusat kota. Perkembangan kota dari masa ke masa sangat berpengaruh terhadap penataan kota.

Struktur ruang adalah Kumpulan pusat-pusat permukiman dan sistem jaringan sarana dan prasarana yang berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial ekonomi masyarakat secara hirarki memiliki hubungan fungsional (Departemen Pu, 2008). Karena ini menyangkut kegiatan sosial, ekonomi dan politik masyarakat beserta sarana dan prasarana pendukungnya, tentulah

struktur ruang antara suatu wilayah dengan wilayah akan memiliki perbedaan-perbedaan.

Struktur ruang merupakan bagian dari organisasi keruangan sebuah kota dan mencirikan penggunaan lahan tertentu di kota (Bourne, 1971). Struktur ruang adalah susunan pusat-pusat permukiman dan sistem jaringan prasarana dan sarana yang berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial ekonomi masyarakat yang secara hirarki memiliki hubungan fungsional. Struktur kota akan selalu berubah seiring dengan pertumbuhan kota secara sosial-ekonomi, dan membentuk suatu organisasi keruangan tertentu yang merupakan representasi penggunaan ruang oleh manusia Schnore, 1971). Struktur terbentuk berdasarkan persebaran kegiatan secara spasial (Schnore, 1971).

Struktur ruang adalah susunan pusat-pusat permukiman, sistem jaringan serta sistem sarana maupun prasarana yang berfungsi sebagai pendukung kegiatan social ekonomi masyarakat yang secara hierarkis memiliki hubungan fungsional (Nursyam AS, 2013). Struktur ruang di wujudkan sebagai pusat-pusat permukiman yang merupakan sentra aktivitas kegiatan atau pusat kegiatan dalam jangkauan pelayanan tertentu. Struktur ruang dalam suatu wilayah perencanaan memiliki hirarki berdasarkan jangkauan pelayanannya, mulai dari hirarki paling tinggi yang memiliki jangkauan pelayanan lebih dekat. Dalam lingkup perencanaan wilayah, pusat kegiatan, pusat kegiatan ini berfungsi sebagai pusat permukiman, pada kedudukan hirarki tertinggi, menengah atau terendah.

Adapun elemen-elemen yang membentuk struktur ruang kota (Sinulingga, 2005: 97), yaitu :

- a. Kumpulan dari pelayanan jasa termasuk di dalamnya perdagangan, pemerintahan, keuangan yang cenderung terdistribusi secara berkelompok dalam pusat pelayanan.
- b. Kumpulan dari industri sekunder (manufaktur) pergudangan dan perdagangan grosir yang cenderung untuk berkumpul pada suatu tempat.
- c. Lingkungan permukiman sebagai tempat tinggal dari manusia dan ruang terbuka hijau.
- d. Jaringan transportasi yang menghubungkan ketiga tempat diatas.

Struktur tata ruang merupakan unsur terpenting dalam pengembangan suatu wilayah/ kota. Perencanaan infrastruktur harus mengacu pada struktur ruang yang telah ditetapkan, hal ini agar tidak terjadi kesenjangan antar wilayah/ kota.

Penetapan struktur tata ruang merupakan hal yang mendasar dalam rencana tata ruang. Dalam UU No. 26 Tahun 2007 tentang penataan ruang, yang mana pada pasal 17 berbunyi :

- a. Muatan rencana tata ruang mencakup rencana struktur ruang dan rencana pola ruang.
- b. Rencana struktur ruang sebagaimana di maksud pada ayat (1) meliputi rencana sistem pusat permukiman dan rencana sistem prasarana.

Berdasarkan pasal 17 ayat (1) dan (2) tersebut menekankan bahwa untuk terwujudnya suatu tatanan ruang yang memiliki sinergitas dalam

lingkup yang lebih makro maupun mikro, baik dalam perwujudannya berupa wilayah/ kota atau ruang yang lebih kecil lagi dengan fungsionalnya, seperti kawasan, areal dan lain sebagainya, perlu diatur menurut peran dan fungsinya kedalam bentuk tata jenjang ruang atau lebih dikenal sebagai struktur tata ruang.

Sistem kepusatan suatu wilayah/ kota dikembangkan sesuai dengan kebutuhan penduduk yang dilayani, yang digambarkan sebagai suatu struktur hirarki mulai dari tingkat pelayanan yang tertinggi sampai rendah. Ditinjau dari skalanya untuk membentuk suatu sistem kepusatan dapat di klasifikasikan menjadi 3, yaitu skala regional (wilayah), skala kota, dan skala lokal.

Dalam Penyusunan Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan disebutkan bahwa Struktur dan pola pemanfaatan ruang Kawasan Perkotaan Metropolitan berisi :

- a. Arahan pengembangan dan distribusi penduduk;
- b. Arahan pengembangan sistem pusat-pusat permukiman, termasuk sistem pusat jasa koleksi dan distribusi;
- c. Arahan pengembangan kawasan permukiman, perindustrian, pariwisata, jasa perniagaan, dan kawasan lainnya;
- d. Arahan pengembangan sistem prasarana dan sarana primer yang meliputi prasarana transportasi, telekomunikasi, energi, pengairan, dan prasarana pengelolaan lingkungan.

## 2. Teori Struktur Ruang

Teori-teori yang melandasi struktur ruang kota yang paling dikenal yaitu :

### a. Teori Konsentris (Burgess,1925)

Yang menyatakan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau CBD (Central Bussiness District) adalah pusat kota yang letaknya tepat di tengah kota dan berbentuk bundar yang merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan politik, serta merupakan zona dengan derajat aksesibilitas tinggi dalam suatu kota. Daerah Pusat Kota (DPK) atau CBD (Central Bussiness District) tersebut terbagi atas dua bagian, yaitu: pertama, bagian paling inti atau RBD (Retail Business District) dengan kegiatan dominan pertokoan, perkantoran dan jasa; kedua, bagian di luarnya atau WBD (Wholesale Business District) yang ditempati oleh bangunan dengan peruntukan kegiatan ekonomi skala besar, seperti pasar, pergudangan (warehouse), dan gedung penyimpanan barang supaya tahan lama (storage buildings).

### b. Teori Sektoral (Hoyt,1939)

Menyatakan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau CBD (Central Bussiness District) memiliki pengertian yang sama dengan yang diungkapkan oleh Teori Konsentris. Dalam teori ini yang lebih berfokus pada pola sewa tempat tinggal cenderung terbentuk sebagai pola sektor - sektor dan bukannya pola zona konsentris.

c. Teori Pusat Berganda (Harris dan Ullman, 1945)

Menyatakan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau CBD (Central Bussiness District) adalah pusat kota yang letaknya relatif di tengahnya sel-sel lainnya dan berfungsi sebagai salah satu “growing points”. Zona ini menampung sebagian besar kegiatan kota, berupa pusat fasilitas transportasi dan di dalamnya terdapat distrik spesialisasi pelayanan, seperti “retailing” distrik khusus perbankan, teater dan lain-lain (Yunus, 2000:49). Namun, ada perbedaan dengan dua teori yang disebutkan di atas, yaitu bahwa pada Teori Pusat Berganda terdapat banyak Daerah Pusat Kota (DPK) atau CBD (Central Bussiness District) dan letaknya tidak persis di tengah kota dan tidak selalu berbentuk bundar.

d. Teori Ketinggian Bangunan (Bergel, 1955)

Teori ini menyatakan bahwa perkembangan struktur kota dapat dilihat dari variabel ketinggian bangunan. Daerah Pusat Kota (DPK) atau CBD (Central Bussiness District) secara garis besar merupakan daerah dengan harga lahan yang tinggi, aksesibilitas sangat tinggi dan ada kecenderungan membangun struktur perkotaan secara vertikal. Dalam hal ini, maka di Daerah Pusat Kota (DPK) atau CBD (Central Bussiness District) paling sesuai dengan kegiatan perdagangan (retail activities), karena semakin tinggi aksesibilitas suatu ruang maka ruang tersebut akan ditempati oleh fungsi yang paling kuat ekonominya.



e. Teori Konsektoral (Griffin dan Ford, 1980)

Teori Konsektoral dilandasi oleh struktur ruang kota di Amerika Latin. Dalam teori ini disebutkan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau CBD (Central Bussiness District) merupakan tempat utama dari perdagangan, hiburan dan lapangan pekerjaan. Di daerah ini terjadi proses perubahan yang cepat sehingga mengancam nilai historis dari daerah tersebut. Pada daerah - daerah yang berbatasan dengan Daerah Pusat Kota (DPK) atau CBD (Central Bussiness District) di kota-kota Amerika Latin masih banyak tempat yang digunakan untuk kegiatan ekonomi, antara lain pasar lokal, daerah-daerah pertokoan untuk golongan ekonomi lemah dan sebagian lain dipergunakan untuk tempat tinggal sementara para imigran.

f. Teori Historis (Alonso, 1964).

Daerah Pusat Kota (DPK) atau CBD (Central Bussiness District) dalam teori ini merupakan pusat segala fasilitas kota dan merupakan daerah dengan daya tarik tersendiri dan aksesibilitas yang tinggi. Adanya perubahan teknologi yang cepat di bidang transportasi dan komunikasi telah mendorong terjadinya perpindahan penduduk ke luar kota. Meningkatnya standar hidup pada golongan masyarakat yang semua tinggal di daerah CBD (Central Bussiness District) dan disertai dengan menurunnya kualitas lingkungan memperkuat dorongan penduduk untuk pindah ke daerah - daerah pinggiran kota.



g. Teori Von Thunen

Johann Heinrich Von Thunen (1826) telah mengembangkan hubungan antara perbedaan lokasi pada tata ruang dan pola penggunaan lahan. Johann Heinrich Von Thunen menguraikan teori sewa lahan diferensial dalam bukunya yang berjudul *Der Isolierte Staat, in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie* (Berlin : Schumacher-Zarchin, 1975). Inti pembahasan Von Thunen adalah mengenai lokasi dan spesialisasi pertanian. Berdasarkan asumsi – asumsi yang digunakan, yaitu :

- 1) Wilayah model yang terisolasi adalah bebas dari pengaruh pasar kota – kota lain.
- 2) Wilayah model membentuk tipe permukiman perkampungan dimana banyak keluarga petani hidup pada tempat – tempat yang terpusat dan bukan tersebar diseluruh wilayah.
- 3) Wilayah model memiliki iklim, tanah, topografi yang seragam atau uniform (produktivitas tanah secara fisik adalah sama).
- 4) Wilayah model memiliki fasilitas transportasi tradisional yang relative seragam, dan
- 5) Faktor – faktor alamiah yang mempengaruhi penggunaan lahan adalah konstan, maka dapat dianalisis bahwa sewa lahan merupakan hasil persaingan antara berbagai jenis penggunaan lahan.

#### h. Teori Tempat Sentral

Walter Christaller memperkenalkan teori tempat sentral (central place). Inti pokok teori sentral adalah menjelaskan model hirarki perkotaan. Model Christaller dinyatakan sebagai suatu sistem geometrik yang dikenal dengan nama sistem  $K = 3$ , dimana  $K$  ditetapkan secara arbitrer sebagai huruf indeks yang digunakan untuk notasi pola permukiman.

Christaller menggunakan asumsi – asumsi sebagai berikut :

- 1) Wilayah model merupakan dataran tanpa raut, tidak memiliki raut tanda khusus baik alamiah maupun buatan manusia
- 2) Perpindahan dapat dilakukan ke segala jurusan, suatu situasi yang dilukiskan sebagai permukiman isotropic
- 3) Penduduk serta daya belinya tersebar merata diseluruh wilayah
- 4) Konsumen bertindak rasional sesuai dengan prinsip minimisasi jarak.

Berdasarkan asumsi – asumsi di atas, Christaller mengembangkan pemikirannya menyusun suatu model wilayah perdagangan yang efisien yang berbentuk segi enam (heksagonal) mengikuti tahap – tahap berikut ini.

- 1) Mula – mula berbentuk wilayah perdagangan berupa lingkaran – lingkaran di atas dataran. Apabila lingkaran – lingkaran tersebut diletakkan berdekatan satu sama lain, maka kumpulan lingkaran yang paling efisien.
- 2) Kemudian lingkaran – lingkaran tersebut saling bertumpang tindih.

3) Akhirnya terbentuk wilayah perdagangan yang berbentuk heksagonal yang meliputi seluruh dataran tanpa tumpang tindih menyerupai sarang lebah.

Tiap wilayah pelayanan heksagonal memiliki pusat. Besar kecilnya pusat - pusat tersebut adalah sebanding dengan besar kecilnya masing - masing heksagonal. Heksagonal yang terbesar memiliki pusat yang paling besar, sedangkan heksagonal yang terkecil memiliki pusat yang paling kecil.

i. Teori Kutub Pertumbuhan

Perkembangan modern dari teori titik pertumbuhan terutama berasal dari karya ahli - ahli teori ekonomi regional perancis yang dipelopori oleh Francois Perrux. Perrux (1995) telah mengembangkan konsep kutub pertumbuhan. Menurut pendapatnya, pertumbuhan atau pembangunan tidak dilakukan diseluruh tata ruang, tetapi terbatas pada beberapa tempat atau lokasi tertentu. Tata ruang di identifikasikannya sebagai arena atau medan kekuatan yang didalamnya terdapat kutub - kutub atau pusat - pusat. Setiap kutub mempunyai kekuatan pancaran pengembangan keluar dan tarikan ke dalam. Teori ini menjelaskan tentang pertumbuhan ekonomi dan khususnya mengenai perusahaan - perusahaan dan industri - industri serta saling ketergantungannya, dan bukan mengenai pola geografis dan pergeseran industri baik secara intra maupun secara inter, pada dasarnya konsep kutub pertumbuhan mempunyai pengertian tata ruang ekonomi secara abstrak.

j. Teori Kutub Pembangunan Yang Terlokalisasi (Boudeville)

Teori Boudeville berusaha menjelaskan mengenai dampak pembangunan dari adanya kutub – kutub pembangunan yang terlokalisasi pada tata ruang geografis, sedangkan teori lokasi berusaha untuk menerangkan dimana kutub - kutub tersebut dilokalisasi pada tata ruang geografis pada waktu yang akan datang. Pengelompokan pada tata ruang geografis telah diperlihatkan dalam model tempat sentral. Selanjutnya oleh Boudeville pengelompokan ini diterapkan pada pembangunan dalam arti fungsional, sedangkan difusi (penghamburan) pembangunan pada tata ruang, geografis diterapkan pada pembangunan dalam tata ruang melalui tipe transformasi.

k. Teori Dampak Tetesan Ke Bawah Dan Polarisasi (Hirschman) Serta Dampak Penyebaran Dan Pengurisan (Myrdal)

Di suatu negara terdapat beberapa titik pertumbuhan, dimana industri-industri berkelompok di tempat – tempat itu karena di perolehnya berbagai manfaat dalam bentuk penghematan - penghematan dan kemudahan - kemudahan. Kesempatan investasi, lapangan kerja, dan upah buru yang relatif tinggi, lebih banyak terdapat di pusat - pusat pertumbuhan dari pada di daerah belakang. Antara pusat dan daerah belakang terdapat ketergantungan dalam suplai barang dan tenaga kerja. Pengaruh polarisasi yang paling hebat adalah migrasi penduduk ke kota - kota besar (urbanisasi) akan dapat mengabsorbsikan tenaga kerja yang terampil dan di lain pihak akan mengurangi pengangguran tidak kentara di

daerah belakang. Hal ini bergantung pada tingkat komplementaritas antara dua tempat tersebut.

#### 1. Teori Daerah/ Wilayah Inti (John Friedmann)

John Friedmann (1964) menganalisis aspek - aspek tata ruang, lokasi serta persoalan - persoalan kebijaksanaan dan perencanaan pengembangan wilayah dalam ruang lingkup yang lebih general. Di sekitar daerah inti terdapat daerah - daerah pinggiran. Daerah pinggiran seringkali di sebut pula daerah - daerah pedalaman. Pengembangan di pandang sebagai proses inovasi yang diskontinu tetapi komulatif yang berasal pada sejumlah kecil pusat - pusat perubahan, yang terletak pada titik – titik interaksi yang mempunyai potensi tertinggi. Pembangunan inovatif cenderung menyebar ke bawah dan keluar dari pusat - pusat tersebut ke daerah - daerah yang mempunyai potensi interaksi yang lebih rendah.

Jadi, dari teori-teori tersebut di atas dapat diambil kesimpulan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau CBD (Central Bussiness District) merupakan pusat segala aktivitas kota dan lokasi yang strategis untuk kegiatan perdagangan skala kota.

### C. *Infrastruktur*

#### 1. Pengertian Infrastruktur

Infrastruktur merujuk pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, drainase , bangunan-bangunan gedung dan fasiliyas publik yang lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi (Grigg, 1988).

Infrastruktur adalah Fasilitas- fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen- agen publik untuk fungsi- fungsi pemerintahan dalam penyediaan air bersih, tenaga listrik, pembangunan limbah, transportasi dan pelayanan similar untuk memfasilitasi tujuan- tujuan ekonomi dan sosial.

Secara lebih luas dapat dikatakan bahwa infrakstruktur adalah bangunan atau fasilitas- fasilitas dasar, peralatan- peralatan, dan instalasi- instalasi yang dibangun dan dibutuhkan untuk mendukung berfungsinya suatu sistem tatanan kehidupan sosial ekonomi masyarakat. Infrakstruktur merupakan aset fisik yang dirancang dalam sistem, sehingga mampu memberikan pelayanan prima kepada masyarakat.

## **2. Jenis – Jenis Infrastruktur**

Kodoatie dalam Firdaus, (2009), dijelaskan bahwa infrastruktur sebagai fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsi-fungsi pemerintahan dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan-pelayanan lainnya untuk memfasilitasi tujuantujuan ekonomi dan sosial. Sistem Infrastruktur merupakan pendukung utama fungsifungsi sistem sosial dan sistem ekonomi dalam kehidupan sehari-hari masyarakat. Sistem infrastruktur dapat didefinisikan sebagai fasilitasfasilitas atau struktur-struktur dasar, peralatan-peralatan, instalasi-instalasi yang dibangun dan yang dibutuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan sistem ekonomi masyarakat.

Berdasarkan hal tersebut maka infrastruktur terbagi menjadi tiga, yaitu:

- a. Infrastruktur ekonomi, merupakan infrastruktur fisik yang diperlukan untuk menunjang aktivitas ekonomi, meliputi public utilities (tenaga, telekomunikasi, air, sanitasi, gas), public work (jalan, bendungan, kanal, irigasi dan drainase) dan sektor transportasi (jalan, rel, pelabuhan, lapangan terbang dan sebagainya).
- b. Infrastruktur sosial, meliputi pendidikan, kesehatan, perumahan dan rekreasi.
- c. Infrastruktur administrasi, meliputi penegakan hukum, kontrol administrasi dan koordinasi. Pemerintah melalui Peraturan Presiden Nomor 42 Tahun 2005 tentang Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur, menjelaskan beberapa jenis infrastruktur yang penyediaannya diatur pemerintah, yaitu: infrastruktur transportasi, infrastruktur jalan, infrastruktur pengairan, infrastruktur air minum dan sanitasi, infrastruktur telematika, infrastruktur ketenagalistrikan, dan infrastruktur pengangkutan minyak dan gas bumi. Penggolongan infrastruktur tersebut diatas dapat dikategorikan sebagai infrastruktur dasar, karena sifatnya yang dibutuhkan oleh masyarakat luas sehingga perlu diatur oleh pemerintah

#### **D. *Hinterland***

##### **1. Pengertian Hinterland**

Hinterland adalah suatu daerah bahan dasar yang menyediakan bahan-bahan kebutuhan pokok untuk kota, daerah itulah yang memberikan pengaruhnya kepada kota dan pasar-pasar kota



Daerah hinterland adalah daerah belakang atau daerah pendukung untuk keperluan masyarakat kota khususnya dalam penyediaan kebutuhan bahan pangan. Serta dapat memberikan peluang pekerjaan kepada setiap orang yang sedang mencari pekerjaan dikota agar mendapatkan kesejahteraan. Hal ini karena sifat analisisnya adalah dalam satu wilayah terdapat perbedaan yang menciptakan suatu hubungan unik antara satu bagian dengan bagian lain dalam wilayah tersebut (Tarigan, 2005).

## **2. Fungsi Hinterland**

Ada beberapa fungsi hinterland antara lain (Lutfi Muta'ali, 2013) :

- a. Pemasok (produsen ) bahan menta atau baha baku
- b. Pemasok tenaga kerja melauai proses urbanisasi
- c. Daerah pemasaran barang dan jasa sindustri manufaktur
- d. Penjaga keseimbangan ekologis

## **E. Perkembangan Kota**

Perkembangan perkotaan adalah suatu proses perubahan keadaan perkotaan dari suatu keadaan ke keadaan yang lain dalam waktu yang berbeda. Tekanan perubahan keadaan tersebut biasanya didasarkan pada waktu yang berbeda dan untuk menganalisis ruang yang sama. Perkembangan kota dipandang sebagai fungsi jumlah penduduk, penguasaan alat atau lingkungan, kemajuan teknologi dan kemajuan dalam organisasi sosial.

Prinsip dasar perkembangan kota Simonds (1994) dalam Shirly (2005) menganjurkan agar lebih hati-hati mengelola kota dan lingkungan binaan manusia, hindari pemusnahan ekologi (ecologi cal suicide). Sistem kota

seharusnya berkembang secara seimbang, mempertimbangkan filosofi dasar perencanaan kota: (1) sistem lingkungan/environment, (2) sistem fisik infrastruktur termasuk transportasi, (3) sistem ekonomi dan sistem sosial.

Perspektif kota masa depan seharusnya berfokus pada peningkatan kualitas lingkungan hidup dan kehidupan bermasyarakat agar dapat mencapai kesejahteraan yang lebih baik. Perencanaan perkembangan kota seharusnya mengatasi kondisi kota pada masa yang akan datang, dengan titik berat pada perencanaan aspek titik ruang/guna lahan dan keterkaitan dengan transportasi serta integrasi terhadap sosial dan ekonomi masyarakat kota tersebut.

Perkembangan kota dapat dilihat dari aspek zone-zone yang berada dalam wilayah perkotaan. Dalam konsep ini Bintarto dalam Yunus (2000) menjelaskan perkembangan kota tersebut terlihat dari penggunaan lahan yang membentuk zone-zone tertentu di dalam ruang perkotaan sedangkan menurut Branch (1995) dalam Yunus (2000), bentuk kota secara keseluruhan mencerminkan posisinya secara geografis dan karakteristik tempatnya. Branch juga mengemukakan contoh pola-pola perkembangan kota pada medan datar dalam bentuk ilustratif seperti:

- Topografi
- Bangunan
- Jalur Transportasi
- Ruang Terbuka
- Kepadatan Bangunan
- Iklim Lokal
- Vegetasi Tutupan Kualitas Estetika

## 1. Teori-teori Perkembangan Kota

### a. Terori Konsentris (The Consentric Theory)

Teori ini dikemukakan oleh E.W. Burgess (Yunus, 1999), atas dasar study kasusnya mengenai morfologi kota Chicago, menurutnya sesuat kota yang besar mempunyai kecenderungan berkembang ke arah luar di semua bagian-bagiannya. Masing-masing zona tumbuh sedikit demi sedikit ke arah luar. Oleh karena semua bagian-bagiannya berkembang ke segala arah, maka pola keruangan yang dihasilkan akan berbentuk seperti lingkaran yang berlapis-lapis, dengan daerah pusat kegiatan sebagai intinya.

secara berurutan, tata ruang kota yang ada pada suatu kota yang mengikuti suatu pola konsentris ini adalah sebagai berikut:

#### 1) Daerah Pusat atau Kawasan Pusat Bisnis (KPB)

Daerah pusat kegiatan ini sering disebut sebagai pusat kota. Dalam daerah ini terdapat bangunan-bangunan utama untuk melakukan kegiatan baik sosial, ekonomi, poitik dan budaya. Contohnya : Daerah pertokoan, perkantoran, gedung kesenian, bank dan lainnya.

#### 2) Daerah Peralihan

Daerah ini kebanyakan di huni oleh golongan penduduk kurang mampu dalam kehidupan sosial-ekonominya. Penduduk ini sebagian besar terdiri dari pendatang-pendatang yang tidak stabil (musiman), terutama ditinjau dari tempat tinggalnya. Di beberapa tempat pada daerah ini terdapat kegiatan industri ringan, sebagai perluasan dari KPB.

### 3) Daerah Pabrik dan Perumahan Pekerja

Daerah ini di huni oleh pekerja-pekerja pabrik yang ada di daerah ini. Kondisi perumahannya sedikit lebih buruk daripada daerah peralihan, hal ini disebabkan karena kebanyakan pekerja-pekerja yang tinggal di sini adalah dari golongan pekerja kelas rendah.

### 4) Daerah Perumahan yang Lebih Baik Kondisinya

Daerah ini dihuni oleh penduduk yang lebih stabil keadaannya dibanding dengan penduduk yang menghuni daerah yang disebut sebelumnya, baik ditinjau dari pemukimannya maupun dari perekonomiannya.

### 5) Daerah Penglaju

Daerah ini mempunyai tipe kehidupan yang dipengaruhi oleh pola hidup daerah pedesaan disekitarnya. Sebagian menunjukkan ciri-ciri kehidupan perkotaan dan sebagian yang lain menunjukkan ciri-ciri kehidupan pedesaan, Kebanyakan penduduknya mempunyai lapangan pekerjaan nonagraris dan merupakan pekerja-pekerja penglaju yang bekerja di dalam kota, sebagian penduduk yang lain adalah penduduk yang bekerja di bidang pertanian.

## b. Teori Sektor

Teori sektor ini dikemukakan oleh Homer Hoyt (Yunus, 1991 & 1999), dinyatakan bahwa perkembangan-perkembangan baru yang terjadi di dalam suatu kota, berangsur-angsur menghasilkan kembali karakter yang dipunyai oleh sector-sektor yang sama terlebih dahulu. Alasan ini terutama

didasarkan pada adanya kenyataan bahwa di dalam kota-kota yang besar terdapat variasi sewa tanah atau sewa rumah yang besar. Kadang-kadang daerah tertentu dan bahkan sering terjadi bahwa daerah-daerah tertentu yang letaknya lebih dekat dengan KPB mempunyai nilai sewa tanah atau rumah yang lebih rendah daripada daerah yang lebih jauh dari KPB. Keadaan ini sangat banyak dipengaruhi oleh faktor transportasi, komunikasi dan segala aspek-aspek yang lainnya.

- 1) Pertumbuhan Vertikal, yaitu daerah ini dihuni oleh struktur keluarga tunggal dan semakin lama akan didiami oleh struktur keluarga ganda. Hal ini karena ada factor pembatas, yaitu : fisik, social, ekonomi dan politik.
- 2) Pertumbuhan Memampat, yaitu apabila wilayah suatu kota masih cukup tersedia ruang-ruang kosong untuk bangunan tempat tinggal dan bangunan lainnya.
- 3) Pertumbuhan Mendatar ke Arah Luar (*centrifugal*), yaitu biasanya terjadi karena adanya kekurangan ruang bagi tempat tinggal dan kegiatan lainnya. Pertumbuhannya bersifat datar *centrifugal*, karena perembetan pertumbuhannya akan kelihatan nyata pada sepanjang rute transportasi. Pertumbuhan datar *centrifugal* ini dapat dibedakan menjadi tiga macam, yaitu :
  - a) Pertumbuhan Datar Aksial, pertumbuhan kota yang memanjang ini terutama dipengaruhi oleh adanya jalur transportasi yang

menghubungkan KPB dengan daerah-daerah yang berada diluarnya.

- b) Pertumbuhan Datar Tematis, pertumbuhan lateral suatu kota tipe ini tidak mengikuti arah jalur transportasi yang ada, tetapi lebih banyak dilatarbelakangi oleh keadaan khusus, sebagai contoh yaitu dengan didirikannya beberapa pusat pendidikan, sehingga akan menarik penduduk untuk bertempat tinggal di daerah sekitarnya. Di lingkungan pusat kegiatan yang baru akan timbul suatu suasana perkotaan yang secara administratif mungkin terpisah dari kota yang ada. Oleh karena jarak antara pusat kegiatan yang baru dengan daerah perkotaan yang lama biasanya tidak terlalu jauh, maka pertumbuhan selanjutnya adalah pada pusat yang lama dengan pusat yang baru akan bergabung menjadi satu.
- c) Pertumbuhan Datar Kolesen, perkembangan lateral ketiga ini terjadi karena adanya gabungan dari perkembangan tipe satu dan dua. Sehubungan dengan adanya perkembangan yang terus-menerus dan bersifat datar pada kota (pusat kegiatan), maka mengakibatkan terjadinya penggabungan pusat-pusat tersebut satu kesatuan kegiatan.

#### c. Teori Pertumbuhan Kota

Menurut Spiro Kostof (1991), Kota adalah leburan dari bangunan dan penduduk, sedangkan bentuk kota pada awalnya adalah netral tetapi kemudian berubah sampai hal ini dipengaruhi dengan budaya yang tertentu.

Bentuk kota ada dua macam yaitu geometri dan organik. Terdapat dikotomi bentuk perkotaan yang didasarkan pada bentuk geometri kota yaitu *planned* dan *unplanned*.

- 1) Bentuk *Planned* (terencana) dapat dijumpai pada kota-kota Eropa abad pertengahan dengan pengaturan kota yang selalu regular dan rancangan bentuk geometrik.
- 2) Bentuk *Unplanned* (tidak terencana) banyak terjadi pada kota-kota metropolitan, dimana satu segmen kota berkembang secara spontan dengan bermacam-macam kepentingan yang saling mengisi, sehingga akhirnya kota akan memiliki bentuk semauanya yang kemudian disebut dengan organik pattern, bentuk kota organik tersebut secara spontan, tidak terencana dan memiliki pola yang tidak teratur dan non geometrik.

Elemen-elemen pembentuk kota pada kota organik, oleh Kostol dianalogikan secara biologis seperti organ tubuh manusia, yaitu :

- a) Square, open space sebagai paru-paru.
- b) Center, pusat kota sebagai jantung yang memompa darah (traffic).
- c) Jaringan jalan sebagai saluran arteri darah dalam tubuh.
- d) Kegiatan ekonomi kota sebagai sel yang berfikir.
- e) Bank, pelabuhan, kawasan industri sebagai jaringan khusus dalam tubuh.
- f) Unsur kapital (keuangan dan bangunan) sebagai energi yang mengalir ke seluruh sistem perkotaan.



Dalam suatu kota organik, terjadi saling ketergantungan antara lingkungan fisik dan lingkungan sosial. Perubahan demi perubahan fisik dan lingkungan sosial. Perubahan demi perubahan fisik dan non fisik (sosial) terjadi secara seponatan. Apabila salah satu elemnya terganggu maka seluruh lingkungan akan terganggu juga, sehingga akan mencari keseimbangan baru. Demikian ini terjadi secara berulang-ulang.

Pabesek (1989:18 & 21) mengemukakan beberapa bentuk dan pola perkembangan kota, seperti yang dijabarkan dibawah ini:

- a) *Radoicentris* adalah bentuk kota yang menyerupai bentuk suatu lingkungan yang besar dan luas dengan sistem perkembangan merata keluar dari pusat kota yang terletak di tengah-tengah, sedangkan sistem transportasinya mengikuti perkembangan kota yang membentuk jari-jari lingkaran kota itu, di mana jalan-jalan penghubung lingkungan sesuai dengan pola kota tersebut.
- b) *Rectalinier* adalah bentuk kota yang menyerupai segi empat panjang pada umumnya bentuk pola kota semacam ini terletak di daratan pantai di mana jalan-jalannya datar dan lurus serta saling berpotongan secara teratur.
- c) *Star* adalah bentuk kota yang menyerupai bentuk bintang dan hampir menyerupai bentuk pola radiocentris. Demikian juga perkembangannya memancar keluar dari pusat kota yang terletak di tengah-tengah kota itu. Jaringan jalannya mengikuti perkembangan kota tersebut yang menyerupai bintang, dan sistem aliran

kegiatan-kegiatan kehidupan kota akan terorganisir pada radius yang sama.

- d) *Ring* adalah bentuk kota yang menyerupai seri bulat melingkar. Pusat kota berada pada daerah di dalam lingkaran itu dan kepadatan-kepadatan tinggi serta aktifitas-aktifitas khusus mengelilinginya seperti suatu lingkaran roda.
- e) *Linier* adalah bentuk kota yang hampir menyerupai atau mengikuti sepanjang suatu jalan raya, sungai atau suatu lembah yang lurus.
- f) *Branc* adalah bentuk kota yang hampir menyerupai bentuk linier hanya mempunyai cabang, Bentuk kota seperti ini biasanya mengikuti suatu cabang anak sungai atau simpangan jalan
- g) *Sheet* adalah suatu kota yang menyerupai sehelai daun tetapi jalur-jalur jalan yang kurang teratur bentuknya sehingga pengaturan sistem transportasi kota agak sulit dilaksanakan.
- h) *Articulated Sheet* adalah suatu bentuk kota yang kurang artikulasi dengan beberapa pengelompokkan lingkungan yang teratur.
- i) *Constellation* adalah suatu bentuk kota yang sistem jaringan jalannya membentuk rangkaian kelompok lingkaran yang hampir sama luasnya dengan bentuk segi tiga yang secara lokal memusat pada masing-masing kelompok.
- j) *Satelit* adalah bentuk kota yang mempunyai anak planet mengelilingi pusat kotanya membentuk rangkaian anak planet.

## 2. Faktor – Faktor yang mempengaruhi perkembangan kota

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi/mendorong perkembangan kota antara lain (Zulkaidy, 1999:41):

- a. Faktor Geografi; hidup dan matinya suatu kota tidak lepas dari faktor ini, karena menyangkut sumber alam dan potensi yang terdapat dalam lingkungan kota. Faktor geografis yang dimaksud seperti lembah yang subur, lokasi strategis, karena berada dipersimpangan jalan, menyebabkan kota akan berkembang dengan baik.
- b. Faktor Demografi; meliputi jumlah penduduk, migrasi, kesehatan masyarakat dan kultural yang kesemuanya, merupakan penyebab terjadinya perkembangan kota.
  - 1) Jumlah penduduk, bila jumlah penduduk bertambah maka memerlukan tempat yang lebih luas dan dengan sendirinya kota akan berkembang.
  - 2) Kesehatan penduduk, adanya kemajuan dibidang kesehatan segala macam penyakit dapat diatasi dan masalah ini dapat terpenuhi di kota sehingga orang pun banyak menetap di kota.
  - 3) Kultural, adanya kebudayaan yang maju dengan pendidikan, kesenian, dan sebagainya dapat menjadi daya tarik bagi manusia untuk dapat ke kota selanjutnya manetap untuk selamanya.
- c. Faktor Teknologi, penduduk dan teknologi merupakan sumbangan yang besar bagi perkembangan kota.

- 1) Pada bidang industri dan perdagangan, apabila berkembang dengan baik akan menarik buruh-buruh dan penduduk untuk bekerja, berdagang dan bangunan-bangunan pun akan bertambah. Dengan demikian mengakibatkan kota akan semakin berkembang.
- 2) Peranan transportasi dan komunikasi di kota dapat menjamin aksesibilitas kota. Kota menawarkan fasilitas pendidikan dan kesehatan yang cukup sebagai sarana untuk menaikkan jenjang sosial sehingga dapat memenuhi kebutuhan manusia.

d. Faktor lahan

Dua hal faktor pertanahan yang berpengaruh dalam menentukan perencanaan dan perkembangan kota Budihardjo, (1987 : 163). Faktor tersebut adalah :

- 1) Pola penggunaan lahan menurut (Robin H. Best, 1981) dalam Budihardjo, (1987 : 163). Kota baru merupakan proyek pembangunan permukiman berskala besar yang memerlukan lahan luas. Salah satu yang menjadi masalah adalah pembangunan kota yang baru yang menyebabkan perubahan pola penggunaan lahan pertanian atau konversi menjadi lahan terbangun. Lebih lanjut dikatakan bahwa perubahan penggunaan lahan ini juga mempunyai dampak terhadap perubahan pola sosial ekonomi di wilayah pertanian. Para petani yang semula menganggap lahan usaha terdesak dan harus mencari lapangan pekerjaan lain.

- 2) Harga lahan menurut (P.A. Stone, 1970) dalam Budihardjo, (1987 : 163) dikatakan kenaikan nilai lahan dan harga lahan umumnya merupakan konsekuensi dari perubahan penggunaannya tidak pasti, dijadikan kawasan yang produktif akan menaikkan nilai dan harga lahan.

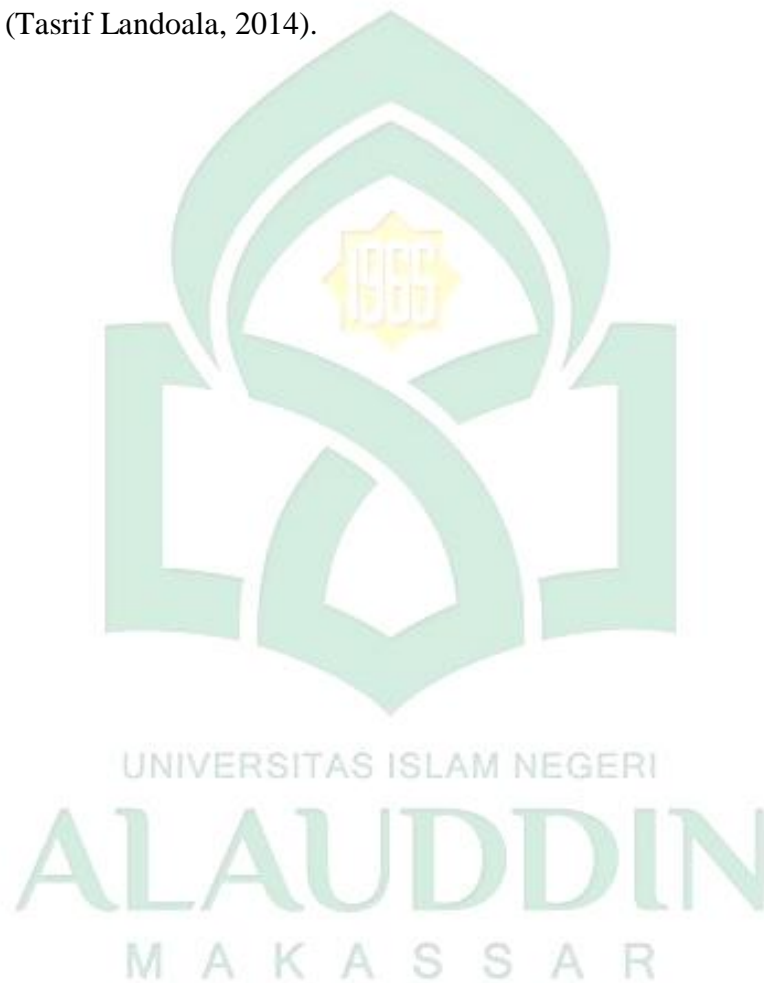
#### **F. *Pengembangan Wilayah***

Pengembangan secara umum ialah adanya suatu kegiatan yang bersifat membangun dan memperlengkap sesuatu dengan tujuan melakukan perubahan baik secara khusus ataupun umum. Selain itu pengembangan juga dapat diartikan sebagai suatu gerakan memaksimalkan suatu kinerja yang sebelumnya dianggap bermasalah atau kurang maksimal dengan melakukan interaksi penyesuaian konteks lingkungan.

Pengembangan wilayah adalah suatu gerakan sebagian ataupun menyeluruh guna meningkatkan fungsi lahan dan penataan kehidupan sosial, ekonomi, budaya, pendidikan dan kesejahteraan masyarakat untuk memajukan daerah. Selain itu pengembangan wilayah juga dapat diartikan sebagai upaya terpadu memacu perkembangan sosial ekonomi, menjaga kesenjangan antar wilayah dan menjaga kelestarian lingkungan hidup pada suatu wilayah.

Suatu pengembangan wilayah sangat bergantung pada lingkup ekonomi, hal ini disebabkan karena perekonomian merupakan faktor penentu dan pemicu terjadinya suatu pengembangan wilayah. Ekonomi bergerak secara global dan memiliki pengaruh yang sangat besar pada setiap tipe wilayah. Ketidaksiapan suatu daerah (wilayah) pada pengaruh globalisasi ekonomi akan berpengaruh

langsung pada tingkat kesejahteraan masyarakat pada wilayah tersebut dan secara otomatis akan menuntut terjadinya suatu pengembangan wilayah guna mengimbangi globalisasi ekonomi yang terus maju. Pengaruh globalisasi, pasar bebas dan regionalisasi menyebabkan terjadinya perubahan dan dinamika spasial, sosial, dan ekonomi antarnegara, antardaerah (kota/kabupaten), kecamatan hingga perdesaan. (Tasrif Landoala, 2014).



### G. Penelitian Terdahulu

Originalitas penelitian dimaksudkan untuk membandingkan antara penelitian terdahulu dengan penelitian ini.

Adapun beberapa penelitian terdahulu dapat dilihat pada tabel 1 berikut :

**Tabel 1** Penelitian terdahulu

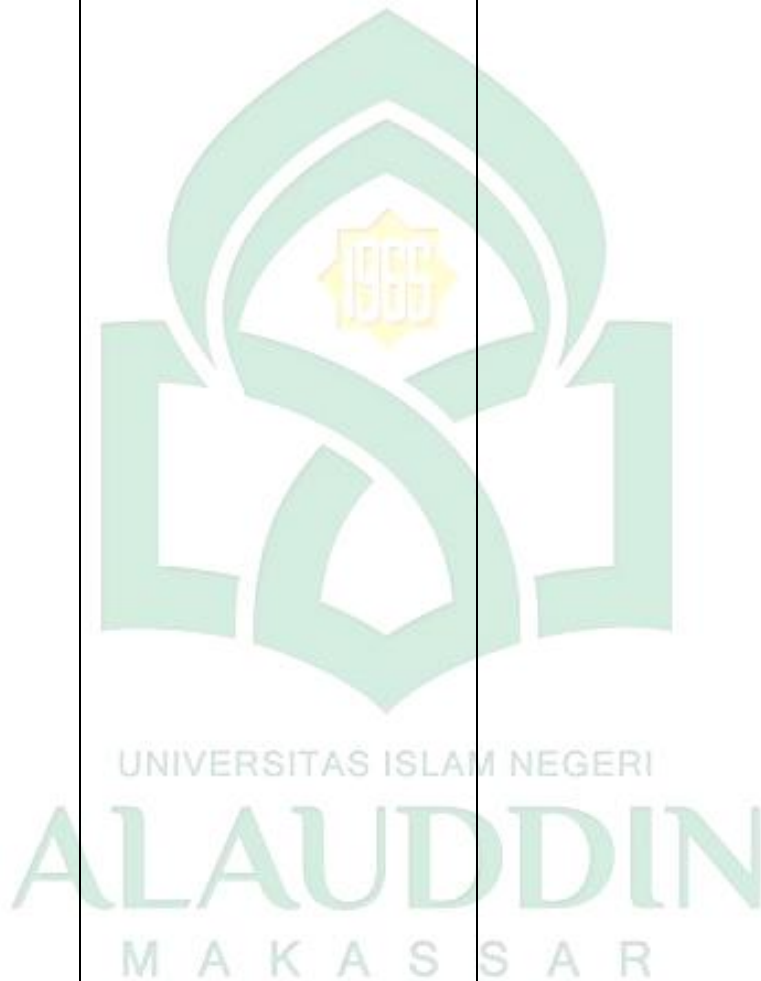
No.	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Rumusan Masalah	Alat Penelitian	Kesimpulan
1	2	3	4	5	6
1	Prasetyo	DUALISME PELAYANAN INFRASTRUKTUR DESA PERBATASAN PAGERHARJO DAN SEDAYU	Alasan dipilihnya Desa Pagerharjo dan Desa Sedayu sebagai fokus penelitian karena dua desa ini selain berbatasan langsung, juga dilewati oleh jalan utama yang menghubungkan dua kabupaten sehingga aktifitas yang terjadi di dua desa ini sangatlah tinggi serta terjadi interaksi sosial secara langsung antara penduduk desa yang saling berbatasan	Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan melakukan observasi langsung dengan cara pengambilan gambar kondisi Desa Pagerharjo dan Desa Sedayu serta melakukan wawancara terhadap warga desa. Data sekunder di peroleh melalui instansi terkait yakni pihak desa serta badan pusat statistik Kabupaten Kulon Progo dan Kabupaten Purworejo.	Secara umum terlihat bahwa dalam kehidupan sehari-hari adanya hal-hal yang sifatnya asimetris di Desa Pagerharjo dan Desa Sedayu yang dinilai pada keadaan infrastruktur fisik di dua desa tersebut. Hal ini kemudian mengarah pada kesimpulan bahwa telah terjadi dualisme pelayanan infrastruktur desa perbatasan oleh pemerintah di Desa Pagerharjo dan Desa Sedayu. Hal ini tentunya tidak dapat terus-menerus, pemerintah harus segera mengambil tindakan terkait dualisme tersebut sehingga tidak terjadi lagi kesenjangan



					<p>pelayanan infrastruktur pada desa perbatasan. Kebijakan yang dapat dilakukan yakni dengan melaksanakan kebijakan-kebijakan terkait tata ruang yang telah diamanatkan dalam rencana tata ruang wilayah, baik oleh pemerintah Kabupaten Kulonprogo maupun Kabupaten Purworejo secara seksama.</p>
2	Shandy Jannifer Matitaputty Anita Primadani	<p>PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR DAN PERUBAHAN HIRARKI KOTA (STUDI KASUS KABUPATEN/KOTA DI JAWA TENGAH BERDASAR TAHUN SENSUS PENDUDUK 1990, 2000, 2010)</p>	<p>tulisan ini bermaksud melihat perubahan hirarki kota di Jawa Tengah dalam selang waktu tiga periode sensus penduduk yakni sensus tahun 1990, tahun 2000 dan 2010 serta untuk melihat apakah pertumbuhan penduduk mengakibatkan perkembangan infrastuktur yang selanjutnya berdampak pada perubahan hirarki kota Kabupaten/ Kota di Jawa Tengah</p>	<p>Tehnik Perhitungan Hirarki Kota</p>	<p>Perubahan hirarki perkotaan yang terjadi pada tahun 1990-2010 pada kabupaten kota se Jawa Tengah, telah memperlihatkan bahwa posisi hirarki yang paling tinggi saat ini diduduki oleh Kota Semarang, hal ini seiring dengan semakin pesatnya perkembangan kota sehingga menjadi daya tarik yang cukup besar bagi penduduk wilayah sekitar untuk berpindah ke Kota Semarang yang pada akhirnya akan sangat mempengaruhi peningkatan jumlah penduduk Kota Semarang yang semakin</p>

					besar.
3.	Risna Febriyani, Heru Ribawanto, Wima Yudo Prasetyo	PENGEMBANGAN WILAYAH HINTERLAND DI KECAMATAN KEDUNGKANDANG SEBAGAI UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN PUBLIK (Studi Pada Wilayah Buring Kota Malang)	Dalam penelitian ini, peneliti memfokuskan pada pengembangan wilayah pada daerah Malang Tenggara dan Malang Timur, yaitu pada koridor Jalan Mayjend Sungkono, karena saat ini wilayah di sepanjang Jalan Mayjen Sungkono sedang menjadi perhatian Pemerintah Kota Malang untuk dikembangkan. Adapun pengkhususan pelayanan publik yang diambil adalah jenis pelayanan berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2011 mengenai Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Malang 2009-2029.	Perencanaan dalam mengembangkan wilayah Buring sebagai kawasan hinterland Upaya Pemerintah Kota Malang dalam mengembangkan wilayah Buring sebagai upaya peningkatan pelayanan publik	Kesimpulan pertama adalah rencana yang dilakukan oleh pemerintah Kota Malang sudah mengarah pada pandangan bahwa wilayah Buring nantinya akan dijadikan sebagai wilayah yang kompleksitasnya tinggi. Hal itu dibuktikan dengan banyaknya kebijakan-kebijakan pembangunan di pembangunan di wilayah Buring dalam Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2011.
4	FRANS ARWIMBAR	STRATEGI PENINGKATAN FUNGSI PASAR SENTRAL FAIDOMA DARFUAR TERHADAP WILAYAH HINTERLAND-NYA DI KABUPATEN	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bagaimana fungsi Pasar Sentral Faidoma Darfuar terhadap pengumpulan dan distribusi barang dari wilayah hinterland-nya?.</li> <li>2. Bagaimana pengaruh jangkauan pelayanan Pasar Sentral Faidoma Darfuar terhadap</li> </ol>	teknik analisis SWOT,	Fungsi pasar sentral Faidoma terhadap pengumpulan dan distribusi barang dari wilayah hinterland belum berjalan efektif. Jangkauan pelayanan pasar sentral Faidoma Darfuar, berpengaruh bagi pengguna pasar asal wilayah hinterland

		BIAK NUMFOR	penggunanya? 3. Bagaimana strategi meningkatkan fungsi Pasar Sentral Faidoma Darfuar terhadap wilayah hinterland-nya?.		dan juga konsumen pengecer dari wilayah pusat kota Biak.
5.	DESTY NURHIDA YANTI CHAERUN NISA	PENGARUH INFRASTRUKTUR TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI KOTA SUKABUMI: PERIODE TAHUN 1990-2012	Bagaimana perkembangan infrastruktur di Kota Sukabumi? 2. Bagaimana peran serta pengaruh dari infrastruktur jalan, listrik, air bersih, ranjang rumah sakit dan sekolah terhadap pertumbuhan ekonomi di Kota Sukabumi?	Analisis Regresi Linier berganda	PDRB Kota Sukabumi dari tahun 1990-2012 cenderung meningkat namun terjadi penurunan pada tahun 1998 dikarenakan krisis yang terjadi di Indonesia. Perkembangan Infrastruktur di Kota Sukabumi Cenderung meningkat setiap tahunnya meskipun ada beberapa penurunan. Infrastruktur panjang jalan cenderung meningkat, namun sempat mengalami penurunan pada tahun 2005 dan 2006 dikarenakan terjadinya penurunan kualitas jalan yang ditandai dengan meningkatnya jumlah kondisi jalan yang rusak. Infrastruktur listrik cenderung meningkat setiap tahunnya

			 <p>UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR</p>	<p>dikarenakan oleh peningkatan jumlah penduduk serta semakin</p> <p>0 50 100 150 200 250 300 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012</p> <p>Rusak Sedang Baik</p> <p>28</p> <p>banyaknya sentra usaha sehingga meningkatkan jumlah energi listrik yang terjual. Infrastruktur air bersih cenderung meningkat setiap tahunnya yang diakibatkan oleh peningkatan jumlah penduduk serta peningkatan jumlah air bersih yang dibutuhkan. Infrastruktur ranjang rumah sakit juga cenderung meningkat</p>
--	--	--	---	---

					<p>setiap tahunnya, hal tersebut mengindikasikan bahwa semakin meningkatnya pelayanan kesehatan untuk masyarakat. Infrastruktur sekolah cenderung meningkat namun terjadi penurunan pada tahun 2001-2006 kemudian meningkat kembali hingga tahun 2012, penurunan tersebut diakibatkan oleh banyaknya gedung sekolah yang rusak.</p>
6	A. EMIL SALIM	PENGARUH PERKEMBANGAN KOTA BULUKUMBA TERHADAP DAERAH HINTERLAND	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Faktor-faktor apa yang mempengaruhi Perkembangan Kota Bulukumba terhadap daerah hinterland?</li> <li>2. Bagaimana upaya mengantisipasi perkembangan Kota Bulukumba</li> </ol>	Analisis Chi-Kuadrat (X <sup>2</sup> )	<p>Berdasarkan pada hasil dan pembahasan mengenai pengaruh perkembangan Kota Bulukumba terhadap daerah hinterland maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :</p> <p>Dari ke tiga faktor yang diteliti mempunyai pengaruh terhadap perkembangan Kota Bulukumba, dan tingkat signifikan adalah sebagai berikut:</p> <p>Faktor ekonomi</p>

					mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap perkembangan Kota Bulukumba, dengan taraf signifikan sebesar 0,40% Faktor sosial budaya mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap perkembangan Kota Bulukumba, dengan taraf signifikan sebesar 0,25% Faktor pendapatan penduduk mempunyai pengaruh yang cukup signifikan terhadap perkembangan Kota Bulukumba, dengan taraf signifikan sebesar 0,13%.
7	Ayudhita Rifaayani Supriadi	Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Periode tahun 2005 - 2014	Permasalahan yang dibahas pada penelitian ini adalah apakah faktor-faktor produksi yang diwakili oleh infrastruktur (jalan, listrik, rumah sakit, dan sekolah) mempunyai pengaruh dan kontribusi yang signifikan terhadap output yang diwakili oleh variabel pendapatan perkapita agar dapat ditentukan arah kebijakan	Penelitian ini menggunakan analisis data sekunder dimana data sekunder adalah data yang diperoleh dari pihak lain (sudah tersedia) yaitu data yang diperoleh dalam bentuk jadi dan telah diolah oleh pihak lain, yang biasanya dalam bentuk publikasi. Jenis data yang digunakan adalah data panel dari tahun 1986-2015.	berdasarkan hasil pengolahan data penelitian yang menggunakan aplikasi eviews 8 terhadap analisis hipotesis yang telah disusun dan telah diatur semestinya dalam bab sebelumnya, maka yang dapat disimpulkan dan didapat dari penelitian ini adalah

			<p>pemerintah dalam pengembangan infrastruktur di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.</p>	<p>Sumber data diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) dan Bank Indonesia (BI). Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui dampak panjang jalan (X1), jumlah listrik yang disalurkan (X2), banyaknya rumah sakit dan puskesmas (X3) dan banyaknya gedung sekolah (X4) terhadap jumlah PDRB (Y) di Daerah Istimewa Yogyakarta. Berikut persamaan estimasi penelitian</p>	<p>sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hasil pengujian dalam penelitian ini menunjukkan bahwa Infrastruktur Jalan berpengaruh secara negatif dan signifikan terhadap Indeks Pertumbuhan Ekonomi di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Hal ini menunjukkan bahwa ketika Infrastruktur Jalan meningkat maka akan berpengaruh terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, demikian sebaliknya.</li> <li>2. Hasil pengujian dalam penelitian ini menunjukkan bahwa Infrastruktur Listrik berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap Indeks Pertumbuhan Ekonomi di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Hal ini menunjukkan bahwa ketika Infrastruktur</li> </ol>
--	--	--	--	---	---



					<p>Listrik meningkat maka akan 10 berpengaruh terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, demikian sebaliknya. 3. Hasil pengujian dalam penelitian ini menunjukkan bahwa Infrastruktur Rumah Sakit berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap Indeks Pertumbuhan Ekonomi di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Hal ini menunjukkan bahwa ketika Infrastruktur Rumah SAKit meningkat maka akan berpengaruh terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, demikian sebaliknya.</p>
8.	H. Abd. Azis Muthalib, Ernawati	KETERKAITAN JALUR TRANSPORTASI DAN INTERAKSI EKONOMI	1. Bagaimana keterkaitan jalur transportasi dan interaksi ekonomi Kabupaten Konawe Utara dengan Kabupaten sekitarnya.	Analisis data dilakukan secara deskriptif, dengan bantuan persentase, model gravitasi dan IV Kuadran;	Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan serta kajian deskriptif mengenai analisis keterkaitan jalur transportasi dan interaksi ekonomi

		<p>KABUPATEN KONAWE UTARA DENGAN KABUPATEN/KOTA SEKITARNYA</p>	<p>2. Apakah transportasi berdampak positif terhadap perekonomian di Kabupaten Konawe Utara.</p>	<p>Kabupaten Konawe Utara dengan kabupaten/kota sekitarnya, maka ditarik kesimpulan :</p> <p>1. Kondisi jalur transportasi yang menghubungkan antara Kabupaten Konawe Utara dengan Kabupaten sekitarnya pada tahun 2013, yang paling rusak berat yaitu di wilayah kabupaten Morowali sepanjang 122.438,47 km<sup>2</sup> atau 57,89%, disusul Kabupaten Konawe sepanjang 814,39 km<sup>2</sup> atau 81%, dan Kota Kendari sepanjang 268,92 km<sup>2</sup> atau 52%. Interaksi ekonomi Kabupaten Konawe Utara dengan wilayah disekitarnya yang terbesar adalah Kota Kendari, disusul oleh Kabupaten Konawe, dan Kabupaten Morowali. Masyarakat yang melakukan mobilisasi lebih memilih ke Kota Kendari dikarenakan oleh faktor-faktor kebutuhan barang dan jasa seperti jasa kesehatan. Dan Kota Kendari merupakan daerah</p>
--	--	--	--	--

					<p>interaksi yang unggul bagi Kabupaten Konawe Utara, sedangkan Kabupaten Morowali berada pada daerah posisi interaksi berkembang sementara Kabupaten Konawe di ketegorikan daerah interaksi potensial.</p> <p>2. Dampak transportasi terhadap perekonomian di Kabupaten Konawe Utara, berpengaruh positif terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sebesar Rp. 3.074,68 atau 0,53 persen.</p>
9	Rindang Bangun Prasetyo <sup>1</sup> dan Muhammad Firdaus <sup>2</sup>	PENGARUH INFRASTRUKTUR PADA PERTUMBUHAN EKONOMI WILAYAH DI INDONESIA	Berdasarkan prioritas-prioritas pemerintah tersebut, relevan dilakukan kajian mengenai bagaimana pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Hasil yang diperoleh diharapkan dapat mendukung penentuan prioritas pembangunan infrastruktur.	Analisis Regresi	Berdasarkan hasil yang diperoleh dari regresi data panel persamaan pengaruh tenaga kerja dan infrastruktur pada pertumbuhan ekonomi dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: Pertama, kegiatan perekonomian di Indonesia masih bersifat padat karya sehingga kebijakan-kebijakan yang bersifat meningkatkan lapangan pekerjaan untuk menyerap tenaga kerja akan lebih

					<p>efektif dalam peningkatan pertumbuhan ekonomi. Kedua, infrastruktur baik listrik, jalan maupun air bersih mempunyai pengaruh yang positif terhadap perekonomian di Indonesia. Listrik mempunyai peranan paling penting dalam proses produksi. Oleh sebab itu kebijakan pembangunan infrastruktur untuk meningkatkan perekonomian Indonesia dalam menghadapi krisis global sangatlah tepat dan perlu mendapatkan dukungan dari berbagai pihak.</p>
10	<p>Harry Kurniadi Atmaja Kasyful Mahalli, S.E., M.Si.</p>	<p>PENGARUH PENINGKATAN INFRASTRUKTUR TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI KOTA SIBOLGA</p>	<p>Adapun rumusan masalah yang diteliti dalam studi ini, yaitu menguji bagaimana pengaruh peningkatan infrastruktur jalan, infrastruktur air, infrastruktur listrik, dan infrastruktur telepon terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Sibolga dari tahun 1989 sampai dengan tahun 2013.</p>	<p>Teknik analisis data yang digunakan teknik analisa deskriptif kuantitatif. Dalam mengalisis data menggunakan model OLS (Ordinary Least Square)</p>	<p>Berdasarkan hasil analisis dan pengujian data yang dilakukan secara statistik, dapat diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Infrastruktur jalan memiliki pengaruh positif terhadap peningkatan pertumbuhan ekonomi di Kota Sibolga, artinya variabel yang bernilai positif itu mempunyai arti semakin</li> </ol>

				<p>tinggi nilai dari variabel jalan, maka akan diikuti dengan meningkatnya tingkat pertumbuhan ekonomi. Begitu juga sebaliknya, semakin tinggi nilai variabel jalan, maka akan semakin menurun pula tingkat pertumbuhan ekonomi. Jadi apabila jalan bertambah 1 km/kapita, maka akan meningkatkan pendapatan perkapita masyarakat Kota Sibolga. 2. Infrastruktur air memiliki pengaruh positif terhadap peningkatan pertumbuhan ekonomi di Kota Sibolga, artinya variabel yang bernilai positif itu mempunyai arti semakin tinggi nilai dari variabel air, maka akan diikuti dengan meningkatnya tingkat pertumbuhan ekonomi. 3</p>
--	--	--	--	---

### **BAB III**

#### **METODOLOGI PENELITIAN**

##### **A. *Jenis Penelitian***

Jenis penelitian yang dilakukan yaitu jenis penelitian kualitatif-kuantitatif atau dikenal dengan metode mixed methods. Penelitian ini merupakan suatu langkah penelitian dengan menggabungkan dua bentuk penelitian yang telah ada sebelumnya yaitu penelitian kualitatif dan penelitian kuantitatif. Metode penelitian kombinasi (mixed methods) adalah suatu metode penelitian yang mengkombinasi atau menggabungkan antara metode kuantitatif dan dengan metode kualitatif untuk digunakan secara bersama-sama dalam suatu kegiatan penelitian sehingga diperoleh data yang lebih komprehensif, valid, reliable dan obyektif (Sugiyono 2011:404)

##### **B. *Lokasi dan Waktu Penelitian***

Adapun lokasi penelitian yang dipilih adalah lokasi yang diarahkan pada :

1. Berada dalam wilayah kota sehingga dapat mencerminkan bagaimana perkembangan kehidupan sosial, ekonomi, dan budaya masyarakat kota Sinjai
2. Daerah Hinterland kawasan perkotaan Sinjai Khususnya kecamatan Kajuara Kabupaten Bone

Pengelompokkan tersebut di atas dimaksudkan untuk dapat menentukan kawasan yang akan dijadikan lokasi pengambilan data dengan tujuan dapat mengetahui bagaimana pengaruh perkembangan infrastruktur Kota Sinjai terhadap pengembangan untuk daerah Hinterlandnya, maka kawasan yang menjadi lokasi

pengambilan data adalah Kecamatan Sinjai Utara serta Kecamatan Kajuara Kabupaten Bone. Adapun waktu penelitian ini dilaksanakan selama  $\pm$  2 bulan yaitu pada bulan Agustus – September 2019.

### **C. Jenis dan Sumber Data**

Jenis data yang dipergunakan dalam penelitian ini meliputi data kualitatif dan data kuantitatif, yang dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Data kualitatif, yaitu data yang berbentuk bukan angka atau menjelaskan secara deskripsi tentang kondisi lokasi penelitian secara umum.
2. Data kuantitatif, yaitu data yang menjelaskan kondisi lokasi penelitian dengan tabulasi angka-angka yang dapat dikalkulasikan untuk mengetahui nilai yang diinginkan.

Sedangkan sumber data yang menjadi input penelitian ini adalah:

1. Data Primer yaitu, data yang diperoleh melalui pengamatan langsung di lapangan atau di lokasi penelitian yang berhubungan dengan pengaruh perkembangan Infrastruktur Perkotaan Sinjai terhadap pengembangan wilayah daerah Hinterlandnya.
2. Data Sekunder, yaitu data pendukung yang diperoleh melalui instansi-instansi terkait baik dalam bentuk tabulasi maupun deskriptif yang berhubungan dengan penelitian ini. Data sekunder yang dibutuhkan adalah data keadaan saat ini (existing condition) seperti data penggunaan lahan, data kependudukan, regulasi tata ruang dan data-data penunjang lainnya.

### **D. Metode Pengumpulan Data**

Beberapa metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini:



### 1. Wawancara Berstruktur atau Tertulis

Teknik yang digunakan adalah dengan melakukan wawancara secara langsung, wawancara bebas, interview guna mengetahui secara mendalam permasalahan dalam lokasi penelitian terutama untuk menggali informasi sesuai dengan arah yang dikehendaki dan dapat menyatakan pemikiran pemikiran secara bebas dengan menggunakan pedoman wawancara.

### 2. Pengamatan Langsung (Observasi)

Teknik yang digunakan adalah pengamatan langsung terhadap situasi lapangan pada lokasi penelitian dengan jenis data yang dibutuhkan adalah:

- a. Tinjauan mengenai infrastruktur berupa sarana dan prasarana yang mempengaruhi aktivitas pengembangan wilayah dan daerah sekitarnya
- b. Tinjauan mengenai perkembangan perkotaan terhadap daerah hinterlandnya

### 3. Telaah Pustaka

Telaah pustaka dengan mengumpulkan data dan informasi yang relevan melalui studi literatur, jurnal PWK, bahan-bahan seminar, laporan-laporan dan lain-lain

### **E. Variabel Penelitian**

Variabel dapat diartikan ciri dari individu, objek, gejala, peristiwa yang dapat diukur secara kuantitatif ataupun kualitatif. Variabel dipakai dalam proses identifikasi ditentukan berdasarkan kajian teori yang dipakai. Semakin sederhana suatu rancangan penelitian semakin sedikit variabel penelitian yang

digunakan. Dalam penelitian ini terdapat dua variabel yang secara substansial dapat menjadi kerangka pembahasan yaitu

**Tabel 2** Variabel Penelitian

No	Variabel	Indikator	KETERANGAN
Bagaimana Tingkat Perkembangan Infrastruktur			
1	Infrastruktur	Perdagangan dan Jasa	
		Pelabuhan (TPI)	
		Panjang Jalan	
Pengaruh Perkembangan Infrastruktur			
2	Pengembangan Wilayah	Fisik (Daerah Terbangun)	
		Ekonomi (PDRB)	

1. Variabel bebas = x, yaitu perkembanga infrastruktur
  - a.  $X_1$  = Perdagangan dan Jasa
  - b.  $X_2$  = Pelabuhan
  - c.  $X_3$  = Panjang Jalan
2. Variabel terikat = y, yaitu Pengembangan Wilayah dengan melihat perkembangan Fisik ( Daerah Terbangun) dan perkembangan PDRB

#### **F. Metode Analisis Data**

Untuk menjawab rumusan masalah yaitu “Bagaimana pengaruh Perkembangan infrastruktur Perkotaan Sinjai terhadap pengembangan wilayah Daerah Hinterlandnya ?” serta sesuai dengan tujuan penelitian maka digunakan analisis berupa :

#### **Analisi Regresi Liniear Berganda**

Uji t digunakan untuk menguji hipotesis secara parsial guna menunjukkan pengaruh tiap variabel independen secara individu terhadap variabel dependen. Uji t adalah pengujian koefisien regresi masing-masing variabel independen

terhadap variabel dependen untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Langkah-langkah pengujian dengan menggunakan Uji t adalah sebagai berikut:

$$t = \frac{b_i}{S_{b_i}}$$

(Sumber : Sugiyono, 2009:184)

Keterangan :

$$S_{b_i} = \sqrt{B_{b^2}}$$

$$S_{b^2} = \frac{S^2_{yx}}{\sum x \frac{(\sum x)^2}{n}}$$

$$S^2_{yx} = \frac{\sum (y - \bar{y})^2}{(n - 2)}$$

$$x_{b^2} = \text{Varians}$$

Untuk menarik kesimpulan dari hipotesis dan untuk memperkuat didalam menganalisis data, peneliti menggunakan uji hipotesis dengan menggunakan program *software SPSS V.25.0 for Windows*. Data hasil Uji t bersumber pada output tabel One-Sample Test, kemudian pengujian dilakukan dengan membandingkan antara  $t_{hitung}$  dan  $t_{tabel}$  dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Menentukan  $t_{hitung}$  dan signifikansi.

Dari output tabel One-Sample Test dapat dilihat hasil perolehan

$t_{hitung}$  dan signifikansinya

2. Menentukan  $t_{tabel}$

$t_{tabel}$  dapat dilihat pada tabel statistik, pada tingkat signifikansi 0,10 dengan df 1 (jumlah variabel bebas)= 1, dan df 2 (n-k-1). n adalah jumlah data dan k adalah jumlah variabel independen.

3. Kriteria pengujian:

a. Jika  $t_{hitung} \leq t_{tabel}$  maka  $H_0$  diterima

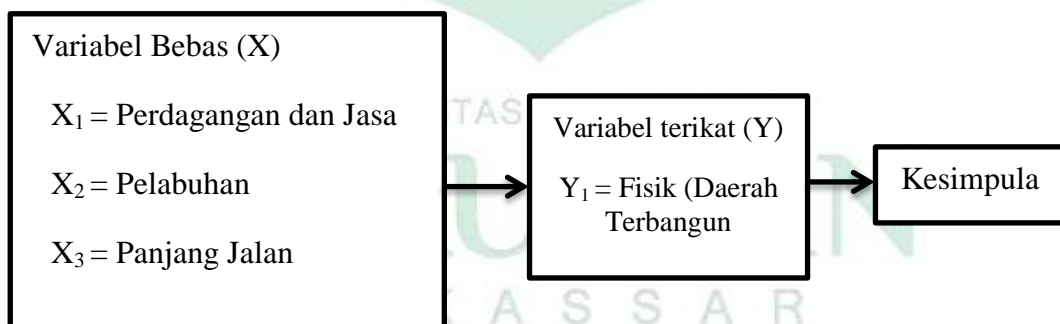
b. Jika  $t_{hitung} > t_{tabel}$  maka  $H_0$  ditolak

4. Membuat kesimpulan

Menbandingkan antara  $t_{hitung}$  dengan  $t_{tabel}$  dan, kesimpulan didapat dari kriteria pengujian

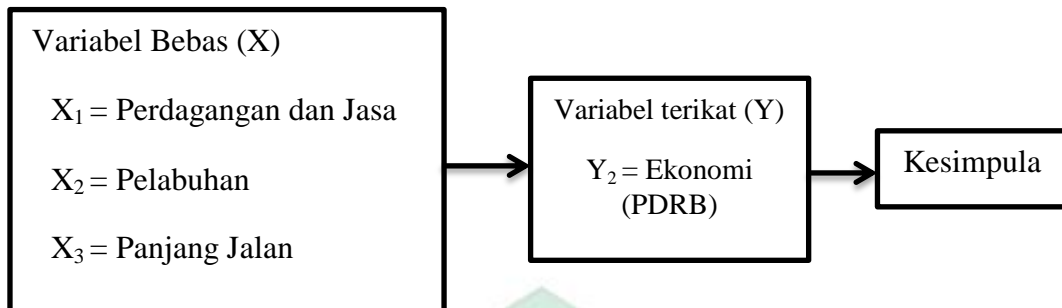
Dalam peneletian ini terdapat 2 variabel terikat (Y), maka untuk menganalisis pengaruh variabel bebas (X) dengan menggunakan skema pada gambar berikut :

Skema Pertama :



**Gambar 1** Skema pertama

Skema Kedua :



**Gambar 2** Skema Kedua

### **G. Definisi Operasional**

Dalam definisi operasional ini ada beberapa pengertian dan batasan yang berkaitan dengan pokok pembahasan materi penelitian untuk dijadikan acuan.

Batasan tersebut adalah :

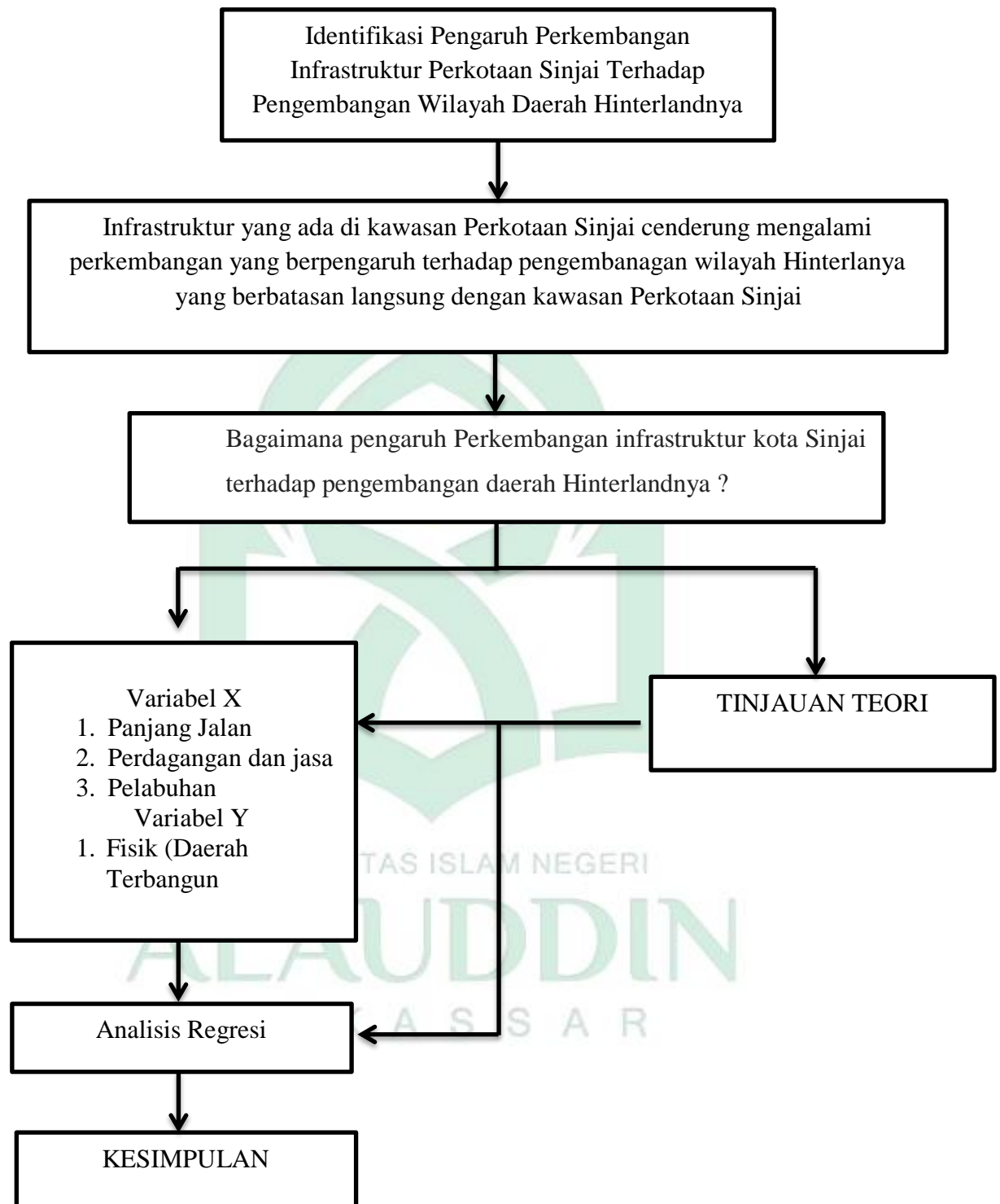
1. Identifikasi adalah kegiatan yang mencari, menemukan, mengumpulkan, meneliti, mendaftarkan, mencatat data dan informasi dari “kebutuhan” lapangan .
2. Pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan, atau perbuatan seseorang
3. Infrastruktur adalah Fasilitas- fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh publik dalam penyediaan jaringan jalan, pelabuhan, serta perdagangan dan Jasa yang terdapat pada perkotaan Sinjai untuk memfasilitasi tujuan- tujuan ekonomi dan sosial.
4. Pengembangan Wilayah adalah merupakan upaya memberikan kesejahteraan dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat perkotaan sinjai dan daerah Hinterlandnya, misalnya menciptakan pusat-pusat

produksi, memberikan kemudahan prasarana dan pelayanan logistik dan sebagainya

5. Kota merupakan pusat pelayanan yang berfungsi sebagai penyelenggara dan penyedia jasa-jasa bagi wilayah sekitarnya dari perkotaan Sinjai Jadi, pada mulanya kota bukan merupakan permukiman, melainkan pusat pelayanan.
6. Daerah hinterland adalah daerah belakang atau daerah pendukung untuk keperluan masyarakat perkotaan Sinjai khususnya dalam penyediaan kebutuhan bahan pangan.



## H. Kerangka Pemikiran



Gambar 3 Kerangka Pikir



## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **A. *Gambaran Umum Wilayah Kabupaten***

Dalam penelitian ini terdapat dua wilayah atau lokasi penelitian yang dijadikan objek penelitian yaitu Kawasan Perkotaan Sinjai yang berada di kecamatan Sinjai utara Kabupaten Sinjai dan Daerah Hintetlandnya yang berbatasan langsung dengan kota Sinjai yaitu kecamatan Kajuara Kabupaten Bone.

##### **1. Kabupaten Sinjai**

###### **a. Letak Geografis dan Administrasi**

Kabupaten Sinjai berada di bagian timur Provinsi Sulawesi Selatan, sepanjang jalur jalan trans Sulawesi Bagian Timur yang berjarak lebih kurang 223 Km dari Kota Makassar. Secara astronomis Kabupaten Sinjai terletak pada  $5^{\circ}2'56''$  -  $5^{\circ}21'16''$  Lintang Selatan (LS) dan antara  $119^{\circ}5'30''$  -  $120^{\circ}25'33''$  Bujur Timur (BT). Secara geografis letak Kabupaten Sinjai memiliki batas-batas secara fisik, sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Berbatasan dengan Kabupaten Bone
- Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kabupaten Gowa
- Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kabupaten Bulukumba
- Sebelah Timur : Berbatasan dengan Teluk Bone

Secara administrasi wilayah Kabupaten Sinjai Provinsi Sulawesi Selatan memiliki potensi sumber daya alam yang cukup menjanjikan untuk dikembangkan. Wilayah Kabupaten Sinjai memiliki luas wilayah yang

relativ luas yaitu 819.96 km<sup>2</sup> terdiri dari 9 (sembilan) kecamatan dengan jumlah desa sebanyak 67 (enam puluh tujuh) dan 13 (tiga belas) kelurahan. Untuk lebih jelasnya, wilayah administrasi Kabupaten Sinjai dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 3** Luas Wilayah Kabupaten Sinjai

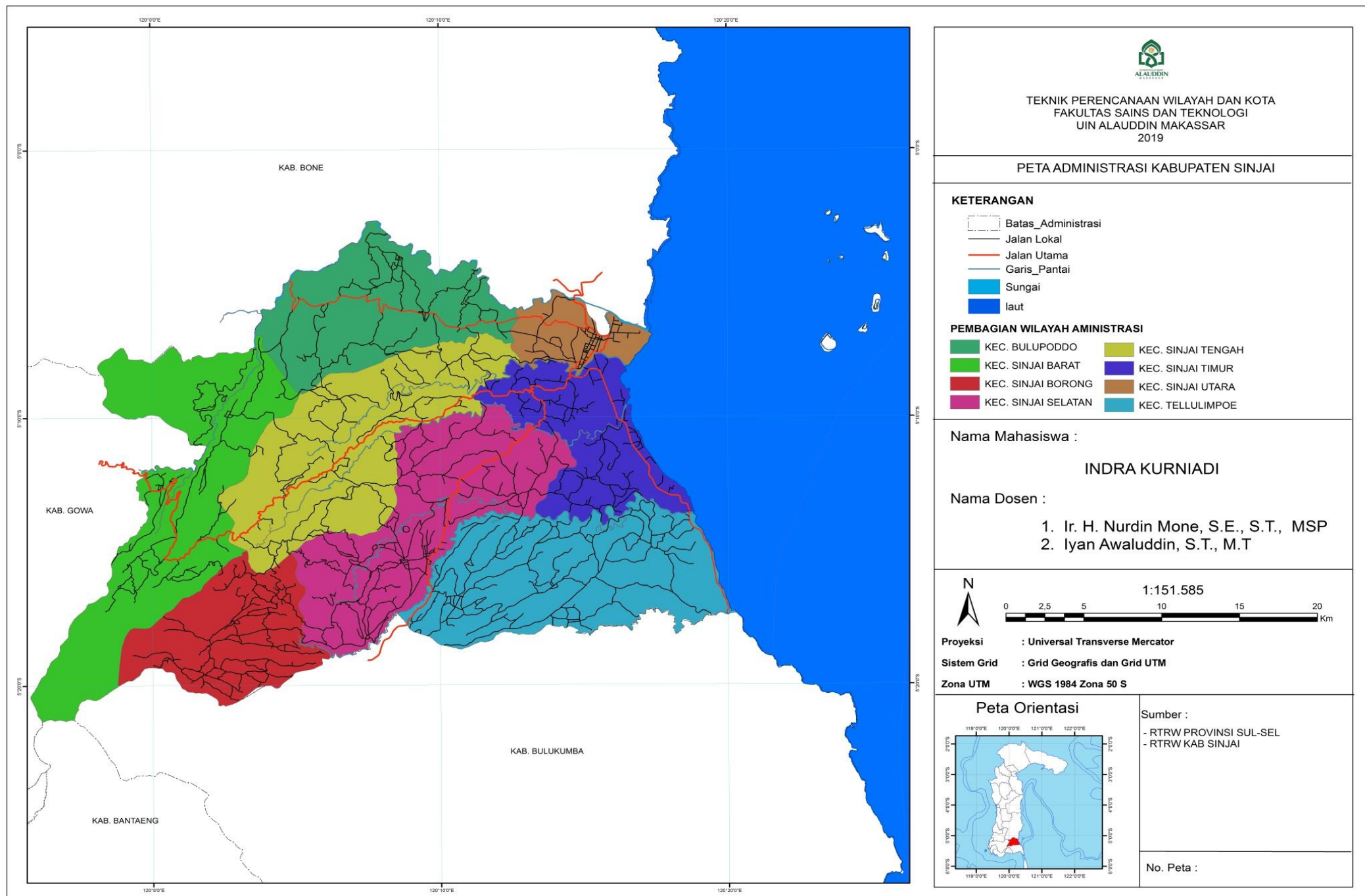
No.	Kecamatan	Ibu Kota Kecamatan	Desa/Kel	Luas (Km <sup>2</sup> )	Persentase (%)
1	2	3	4	5	6
1.	Sinjai Barat	Manipi	9	135.53	16.53
2.	Sinjai Borong	Pasir Putih	8	66.97	8.17
3.	Sinjai Selatan	Bikeru	11	131.99	16.10
4.	Tellu Limpoe	Mannanti	11	147.30	17.96
5.	Sinjai Timur	Mangarabombang	13	71.88	8.77
6.	Sinjai Tengah	Lappadata	11	129.70	15.82
7.	Sinjai Utara	Balangnipa	6	29.57	3.61
8.	Bulupoddo	Bulupoddo	7	99.47	12.13
9.	Pulau Sembilan	Kambuno	4	7.55	0.92
<b>Jumlah</b>			<b>80</b>	<b>819.96</b>	<b>100</b>

Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Sinjai 2018

Berdasarkan tabel 3 diatas, bahwa Tellu Limpoe merupakan Kecamatan terluas di Kabupaten Sinjai yaitu 147.30 km<sup>2</sup> dari luas Kabupaten sinjai. Sedangkan Pulau sembilan termasuk kecamatan yang memiliki luas wilayah terendah yaitu 7.55 km<sup>2</sup> dari luas keseluruhan Kabupaten Sinjai.







**Gambar 5** Peta Administrasi Kabpaten Sinjai

### b. Aspek Demografi

Perkembangan atau pertumbuhan penduduk merupakan indeks perbandingan jumlah penduduk pada suatu tahun terhadap jumlah penduduk pada tahun sebelumnya. Perkembangan jumlah penduduk dalam suatu wilayah dipengaruhi oleh faktor kelahiran dan kematian (pertambahan alami), selain itu juga dipengaruhi adanya faktor migrasi penduduk yaitu perpindahan keluar dan masuk. Pada dasarnya tingkat pertumbuhan jumlah penduduk, dapat digunakan untuk mengasumsikan prediksi/perkiraan jumlah penduduk dimasa yang akan datang.

Kabupaten Sinjai merupakan salah satu kabupaten di wilayah Sulawesi Selatan yang terus berusaha meningkatkan sumber daya manusianya. Dengan sumber daya manusia yang handal, tangguh, dan siap pakai diharapkan dapat memberi sumbangsih penting terhadap sukses tidaknya penyelenggaraan pemerintahan, pembangunan daerah dan kemasyarakatan. Dari jumlah keseluruhan penduduk yang ada di Kabupaten Sinjai pada tahun 2017 yaitu 241,208 jiwa. Dengan kepadatan penduduk mencapai 294 jiwa per  $\text{Km}^2$  berikut merupakan jumlah kepadatan penduduk yang ada di Kabupaten Sinjai.

**Tabel 4** Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk di Kabupaten Sinjai Tahun 2017

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Luas Wilayah ( $\text{Km}^2$ )	Kepadatan Penduduk (Jiwa/ $\text{Km}^2$ )
1	2	3	4	5
1.	Sinjai Barat	24.243	135.53	179
2.	Sinjai Borong	16.133	66.97	241
3.	Sinjai Selatan	38.976	131.99	295

4.	Tellu Limpoe	33.279	147.30	226
5.	Sinjai Timur	30.772	71.88	428
6.	Sinjai Tengah	27.137	129.70	209
7.	Sinjai Utara	47.091	29.57	1592
8.	Bulupoddo	15.983	99.47	161
9.	Pulau Sembilan	7.594	7.55	1006
<b>Total</b>		241.208	819.96	294

Sumber : *BPS Kabupaten Sinjai Tahun 2018*

Berdasarkan tabel 4 diatas, dijelaskan bahwa Kecamatan Sinjai Utara dengan luas daerah 29.57 km<sup>2</sup> memiliki jumlah penduduk paling banyak yaitu sebanyak 47.091 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 1592 Jiwa/km<sup>2</sup>. Sedangkan jumlah penduduk yang paling sedikit berada pada Pulau Sembilan yaitu 7.594 jiwa dengan luas wilayahnya 7,55 km<sup>2</sup> sehingga kepadatan penduduknya mencapai 1006 jiwa/km<sup>2</sup>.

## 2. Kabupaten Bone

### a. Letak Geografis dan Administrasi

Kabupaten Bone merupakan salah satu kabupaten yang terletak di pesisir timur Provinsi Sulawesi Selatan dan berjarak sekitar 174 km dari Kota Makassar, Kabupaten Bone terletak pada posisi 4°13'- 5°6' LS dan antara 119°42'-120°30' BT. Adapun batas-batas wilayah Kabupaten Bone sebagai berikut:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Wajo dan Kabupaten Soppeng
- Sebelah Timur berbatasan dengan Teluk Bone
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Sinjai dan Kabupaten Gowa

- Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Maros, Kabupaten Pangkep dan Kabupaten Barru.

Secara umum luas wilayah Kabupaten Bone adalah 4.559 km<sup>2</sup> atau 9,78 persen dari luas Provinsi Sulawesi Selatan. Secara administrasi, terdiri dari 27 kecamatan dengan 372 kelurahan/desa. Kecamatan yang terluas wilayahnya adalah Kecamatan Bontocani dengan luas 463,35 km<sup>2</sup> dengan presentasi 10,16% sedangkan kecamatan dengan luas wilayah terkecil adalah Kecamatan Tanete Riattang dengan luas wilayah 23,79 km<sup>2</sup> dengan persentasi 0,52 %. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5 berikut:

**Tabel 5** Luas Wilayah Tiap Kecamatan di Kabupaten Bone

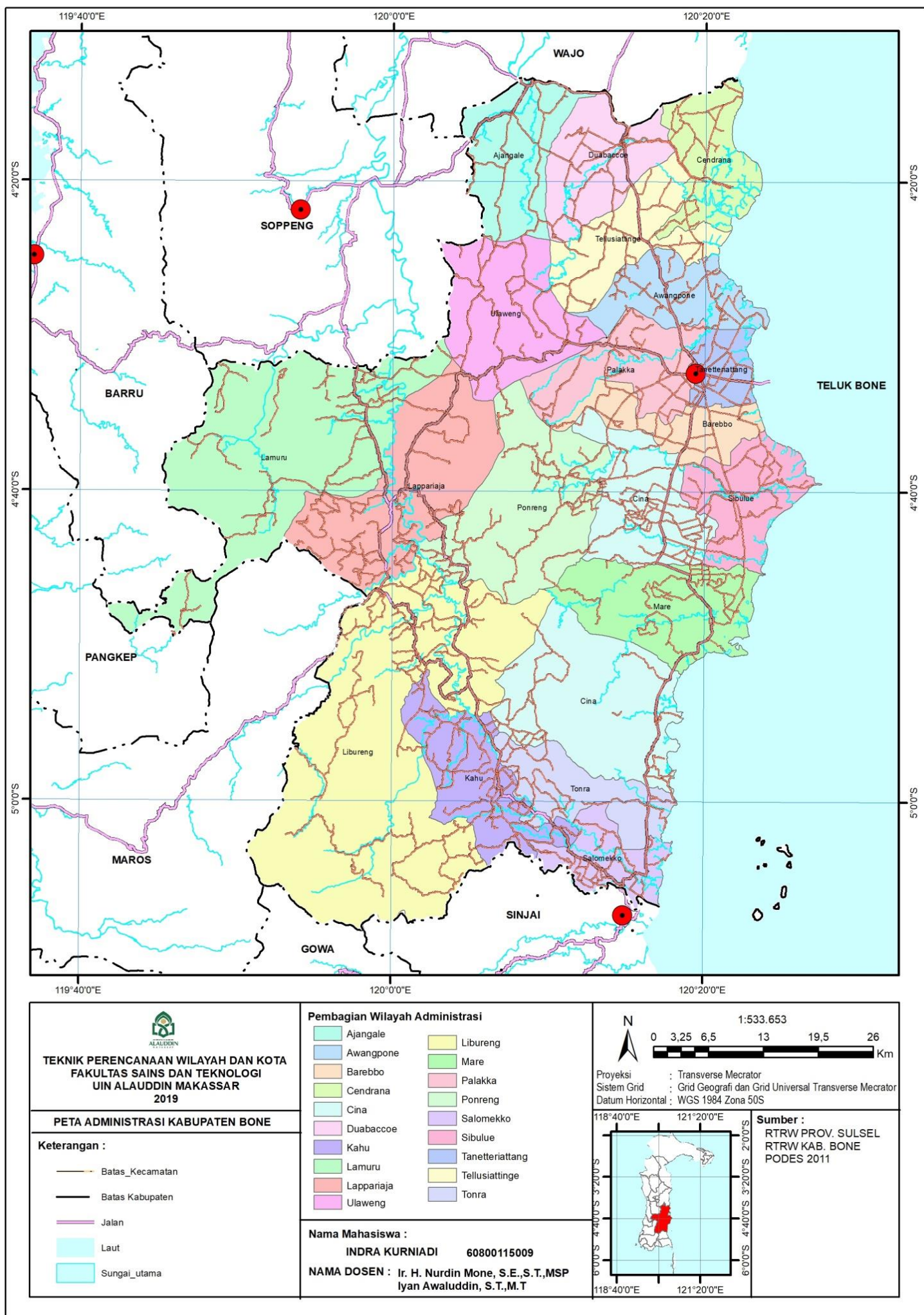
No.	Kecamatan	Luas Area (Km <sup>2</sup> )	Persentase (%)
1.	Tanete Riattang Timur	48.88	1,07
2.	Tanete Riattang	23.79	0,52
3.	Tanete Riattang Barat	53.68	1,17
4.	Cenrana	143.60	3,15
5.	Duaboccoe	144.90	3,17
6.	Ajangale	139.00	3,04
7.	Amali	119.13	2,61
8.	Tellu Siattinge	159.30	3,49
9.	Awangpone	110.70	2,42
10.	Palakka	115.32	2,52
11.	Ulaweng	161.67	3,54
12.	Bengo	164.00	3,59
13.	Tellu Limpoe	318.10	6,97
14.	Lamuru	208.00	4,56
15.	Lappariaja	138.00	3,02
16.	Ponre	293.00	6,43
17.	Barebbo	114.20	2,50
18.	Cina	147.50	3,24
19.	Sibulue	155.80	3,42
20.	Mare	263.50	5,77
21.	Libureng	344.25	7,55
22.	Patimpeng	130.47	2,86
23.	Tonra	200.32	4,39
24.	Salomekko	84.91	1,86



25.	Kajuara	124.13	2,72
26.	Kahu	189.50	4,16
27.	Bontocani	463.35	10,16
<b>Jumlah</b>		<b>4.559</b>	<b>100</b>

Sumber : *BPS Kabupaten Bone 2018*





**Gambar 6** Peta Administrasi Kabupaten Bone

### **b. Aspek Demografi**

Penduduk Kabupaten Bone berdasarkan proyeksi penduduk tahun 2017 sebanyak 751.026 jiwa yang terdiri atas 358.889 jiwa penduduk laki-laki dan 392.137 jiwa penduduk perempuan. Dibandingkan dengan proyeksi jumlah penduduk tahun 2016, penduduk Bone mengalami pertumbuhan sebesar 0,54 persen dengan masing-masing persentase pertumbuhan penduduk laki-laki sebesar 0,62 persen dan penduduk perempuan sebesar 0,48 persen. Sementara itu besarnya angka rasio jenis kelamin tahun 2017 penduduk laki-laki terhadap penduduk perempuan sebesar 91,52.

Kepadatan penduduk adalah perbandingan antara jumlah penduduk dan luas wilayah. Kepadatan jumlah penduduk tiap kecamatan di Kabupaten Bone setiap tahun tentunya berbeda. Kepadatan penduduk di Kabupaten Bone tahun 2017 mencapai 165 jiwa/km<sup>2</sup> dengan rata-rata jumlah penduduk per rumah tangga 4 orang. Kepadatan penduduk di 27 kecamatan cukup beragam dengan kepadatan penduduk tertinggi terletak di Kecamatan Tanete Riattang dengan kepadatan sebesar 2.214 jiwa/km<sup>2</sup> dan terendah di Kecamatan Bontocani sebesar 34 jiwa/km<sup>2</sup>.

Untuk lebih jelasnya mengenai jumlah penduduk dan kepadatan penduduk di Kabupaten Bone pada tahun 2017 dapat dilihat pada tabel 6 berikut:

**Tabel 6** Kepadatan Penduduk di Kabupaten Bone Tahun 2017

No.	Kecamatan	Luas Area (Km <sup>2</sup> )	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km <sup>2</sup> )
1	2	3	4	5
1.	Tanete Riattang Timur	48.88	43 574	891,45
2.	Tanete Riattang	23.79	52 677	2.214,25
3.	Tanete Riattang Barat	53.68	49 143	915,48
4.	Cenrana	143.60	24 623	168,96
5.	Duaboccoe	144.90	30 242	208,71
6.	Ajangale	139.00	27 474	197,65
7.	Amali	119.13	20 755	174,22
8.	Tellu Siattinge	159.30	40 135	251,95
9.	Awangpone	110.70	29 495	266,44
10.	Palakka	115.32	22 713	196,96
11.	Ulaweng	161.67	24 762	153,16
12.	Bengo	164.00	25 512	155,56
13.	Tellu Limpoe	318.10	14 143	44,46
14.	Lamuru	208.00	25 059	120,48
15.	Lappariaja	138.00	23 911	173,27
16.	Ponre	293.00	13 966	47,67
17.	Barebbo	114.20	27 743	242,93
18.	Cina	147.50	26 587	180,25
19.	Sibulue	155.80	34 418	220,91
20.	Mare	263.50	26 956	102,30
21.	Libureng	344.25	30 010	87,18
22.	Patimpeng	130.47	16 702	128,01
23.	Tonra	200.32	13 765	68,72
24.	Salomekko	84.91	15 617	183,92
25.	Kajuara	124.13	36 688	295,56
26.	Kahu	189.50	38 947	205,53
27.	Bontocani	463.35	15 769	34,03
<b>Jumlah</b>		<b>4.559</b>	<b>751 026</b>	<b>164,73</b>

Sumber : BPS Kabupaten Bone 2018

## B. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Dalam penelitian ini terdapat dua wilayah tempat pengambilan data yaitu pada kecamatan Sinjai Utara Kab. Sinjai dan Kecamatan Kajuara Kab. Bone.



## 1. Kecamatan Sinjai Utara

### a. Letak Geografis dan Administratif

Kecamatan Sinjai Utara adalah salah satu dari 9 Kecamatan yang terdapat di Kabupaten Sinjai. Kecamatan Sinjai Utara ini terdiri dari 6 kelurahan yaitu :

- 1) Kelurahan Alewanuae
- 2) Kelurahan Biringere
- 3) Kelurahan Lamatti Rilau
- 4) Kelurahan Bongki
- 5) Kelurahan Balangnipa
- 6) Kelurahan lappa

Di Kecamatan Sinjai Utara terdapat satu kelurahan yang terletak di persisir pantai yaitu Kelurahan Lappa dimana ketinggian dari permukaan air laut lebih kurang 1 meter, dan luas 3,95 (km<sup>2</sup>) dengan jarak 3 kilometer (Km) dari Ibu Kota Kecamatan.

Adapun 6 (Enam) Kelurahan yang terdapat di Kecamatan Sinjai Utara masing-masing terletak bukan pinggir pantai dimana lebih kurang 71 meter dari permukaan air laut. Selain itu kelurahan Balangnipa adalah salah satu tempat dimana pusat pemerintahan Kabupaten Sinjai, karena letak goeografisnya yang mendukung untuk segala sistem pemerintahan dan kantor kantor instansi. Oleh karena itu keamatan Sinjai Utara dalam tinjauan RTRW Kabupaten Sinjai di tetapkan sebagai kawasan perkotaaan Sinjai. Hal tersebut dapat dilihat pada tabel 7 berikut:

**Tabel: 7** Rencana Hirarki Sistem Pusat-Pusat Kegiatan Kabupaten Sinjai

NO	KAWASAN PERKOTAAN	KECAMATAN	FUNGSI KOTA	HIRARKI KOTA
1	2	3	4	5
1	• Sinjai	• <b>Sinjai Utara</b> • Sinjai Timur (Samataring, Saukang)	• Pemerintahan kabupaten • Pelayanan sosial ekonomi • Pariwisata • Sistem transportasi • Permukiman • Perdagangan	PKL
2	• Bikeru • Manipi • Mannanti	• Sinjai Selatan • Sinjai Barat • Tellulimpoe	• Perdagangan Lokal • Transportasi Lokal • Jasa Kepariwisataaan • Perikanan Laut • Jasa Kepelabuhanan • Permukiman • Hasil Pertanian	PPK
3	• Kambuno  • Lappadata • Bulupoddo • Mannanti • Pasir Putih	• Pulau Sembilan • Sinjai Tengah • Bulupoddo • Tellulimpoe • Sinjai Borong	• Industri Kecil/Rumah Tangga • Hasil Pertanian • Hasil Perkebunan • Jasa Kepariwisataaan • Permukiman • Perikanan darat & laut	PPL

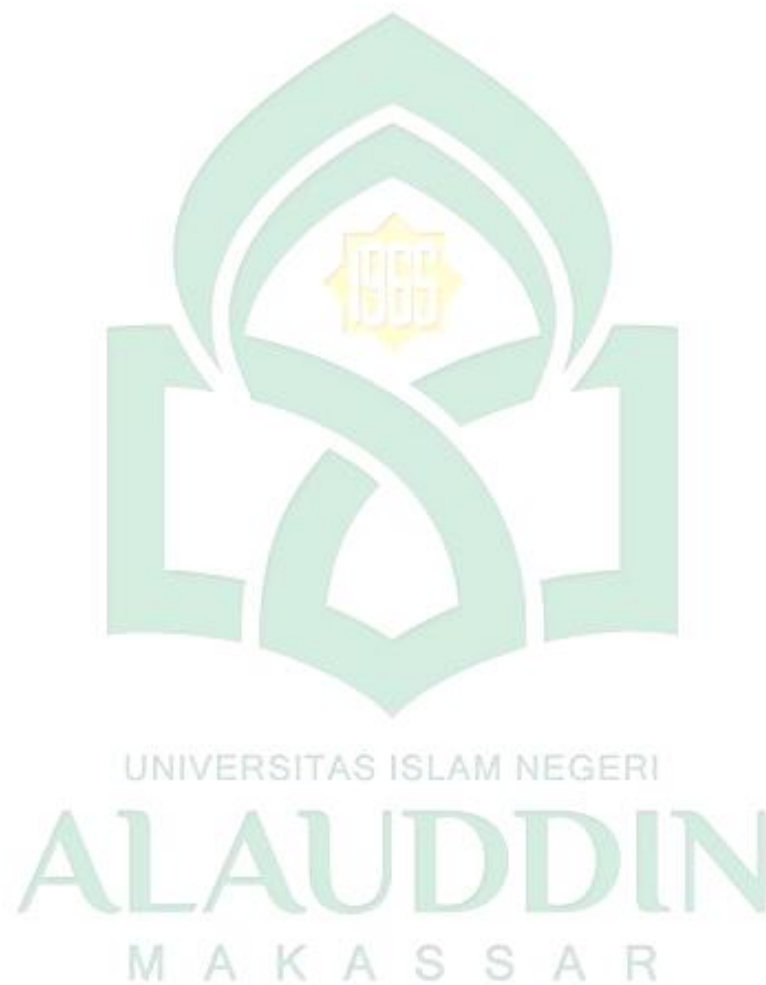
Sumber : RTRW Kabupaten Sinjai

**Tabel 8** Luas Desa, Jarak Dari Ibu kota Kecamatan dan Kabupaten Serta Ketinggian dari Permukaan Laut

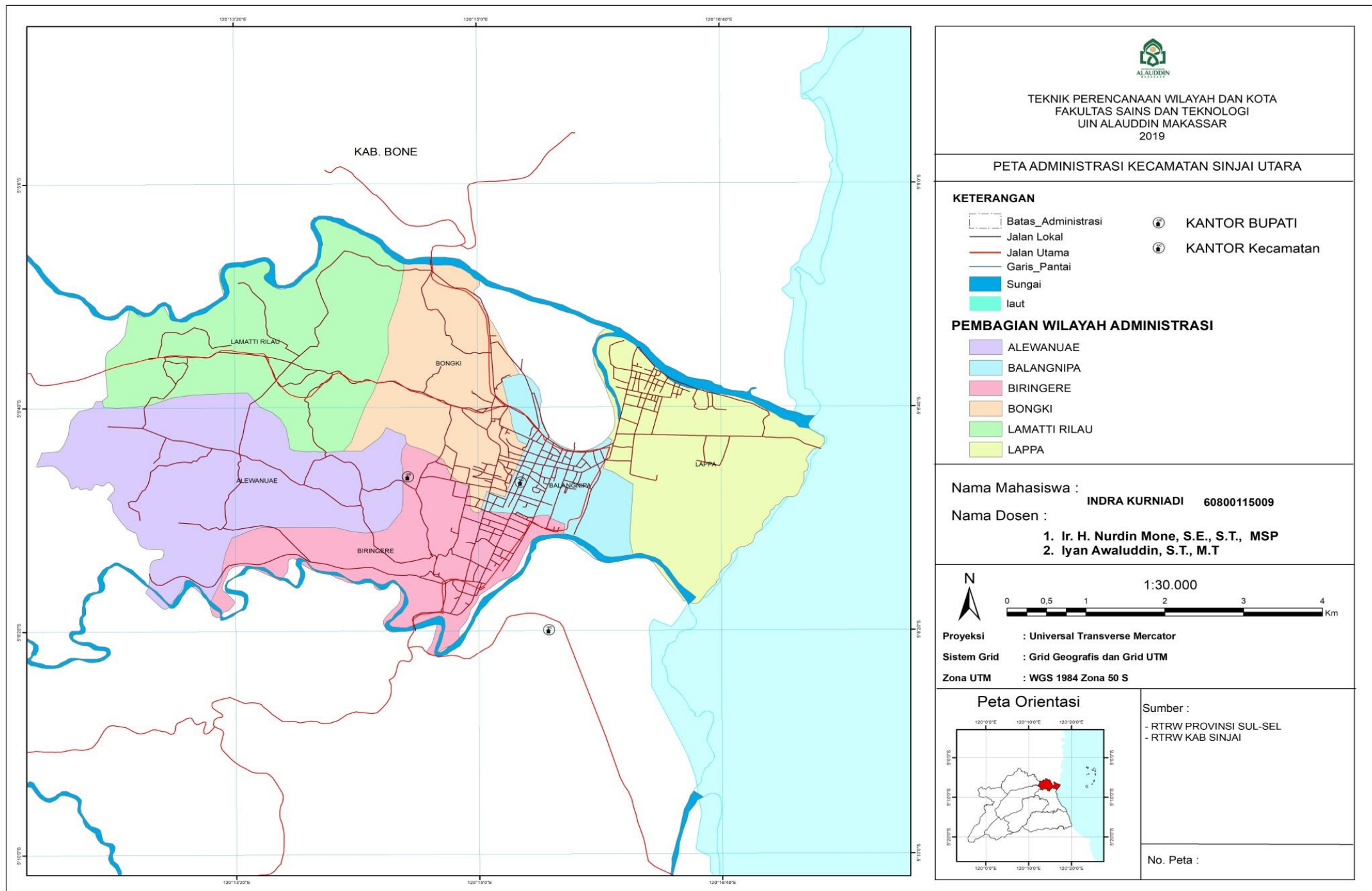
No.	Kelurahan	Luas (Km <sup>2</sup> )	Jarak Dari (Km)		Ketinggian dari Permukaan Air Laut (Meter)
			Ibu Kota Kecamatan	Ibu Kota Kabupaten	
1	2	3	4	5	6
1.	Alewanuae	5,35	4,5	4	±120
2.	Biringere	6,27	1,5	1	±71
3.	Lamatti Rilau	7,02	5	5,5	±126
4.	Bongki	4,81	1	1	±71
5.	Balangnipa	2,17	0	0	±8
6.	Lappa	3,95	3	2,5	±1
<b>Jumlah</b>		<b>29,57</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	

Sumber : Badan Pusat Statistik Kecamatan Sinjai Utara 2018

Berdasarkan tabel 8 diatas, dijelaskan bahwa Kelurahan Balangnipa merupakan kelurahan yang memiliki luas wilayah paling kecil yaitu 2,17 km<sup>2</sup>, sedangkan Kelurahan Lamatti Rilau merupakan wilayah paling luas yaitu 7,02 Km<sup>2</sup> diantara kelurahan yang ada di Kecamatan Sinjai Utara dengan luas wilayah 29,57 km<sup>2</sup>.







**Gambar 7** Peta Administrasi Kecamatan Sinjai Utara

## b. Kependudukan

Dari sumber data statistik tahun 2018 terdapat 11.772 kepala keluarga dari enam kelurahan di Kecamatan Sinjai Utara. Selain itu, banyaknya penduduk di Kecamatan Sinjai Utara sebanyak 47.091 jiwa yang terdiri dari 22.664 orang laki-laki dan sebanyak 24.427 orang perempuan.

### 1) Kepadatan Penduduk

Kecamatan Sinjai Utara dengan 6 kelurahan memiliki kepadatan penduduk masing-masing berdasarkan luas daerah dan jumlah penduduk masing-masing. Untuk lebih mengetahui jumlah dan kepadatan penduduk di setiap kelurahan yang ada di Kecamatan Sinjai Utara, perhatikan tabel 9 berikut :

**Tabel 9** Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk di Kecamatan Sinjai Utara Tahun 2017

No.	Kelurahan	Luas (Km <sup>2</sup> )	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km <sup>2</sup> )
1	2	3	4	5
1.	Alewanuae	5,35	1930	361
2.	Biringere	6,27	9564	1525
3.	Lamatti Rilau	7,02	2430	346
4.	Bongki	4,81	10097	2099
5.	Balangnipa	2,17	1417	5261
6.	Lappa	3,95	11653	2950
<b>Jumlah</b>		<b>29,57</b>	<b>47091</b>	

Sumber : BPS Kecamatan Sinjai Utara Tahun 2018

Berdasarkan tabel 9 diatas, dijelaskan bahwa jumlah penduduk terbanyak terdapat di Kelurahan Lappa yaitu sebanyak 11.653 jiwa dengan kepadatan penduduk 2950 jiwa/km<sup>2</sup> sedangkan Kelurahan

Lamatti Rilau memiliki jumlah penduduk terendah yaitu 2.430 jiwa dengan kepadatan penduduk sebanyak 346 jiwa/km<sup>2</sup>.

## 2) Struktur Penduduk Menurut Jenis Kelamin

Jumlah penduduk jenis kelamin perempuan yang ada di Kecamatan Sinjai Utara sebanyak 24.427 jiwa sedangkan penduduk dengan jenis kelamin laki-laki yaitu sebanyak 22.664 jiwa, untuk mengetahui jumlah penduduk berdasarkan jenis kelamin disetiap kelurahan yang ada di Kecamatan Sinjai Utara, perhatikan tabel 10 berikut:

**Tabel 10** Jumlah Penduduk berdasarkan Jenis Kelamin dan Sex Rasio di Kecamatan Sinjai Utara Tahun 2017

No.	Kelurahan	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah	Sex Rasio
1	2	3	4	5	6
1.	Alewanuae	914	1016	1930	89.96
2.	Biringere	4513	5051	9564	89.34
3.	Lamatti Rilau	1162	1268	2430	91.64
4.	Bongki	4740	5357	10097	88.48
5.	Balangnipa	5481	5936	11417	92.33
6.	Lappa	5854	5799	11653	100.94
<b>Jumlah</b>		<b>22664</b>	<b>24427</b>	<b>47091</b>	

Sumber : BPS Kecamatan Sinjai Utara Tahun 2018

Pada tabel 10 dijelaskan bahwa jumlah penduduk dengan jenis kelamin laki-laki lebih banyak terdapat di Kelurahan Lappa yaitu 5854 jiwa namun dengan penduduk dengan jenis kelamin perempuan terbanyak terdapat di Kelurahan Balangnipa yaitu sebanyak 5936 jiwa sedangkan jumlah penduduk laki-laki dan penduduk perempuan terendah adalah sebanyak 914 jiwa penduduk laki-laki dan 1016 jiwa perempuan terdapat di Kelurahan Alewanuae.

### 3) Strktur Penduduk Menurut Kelompok Umur

Jumlah penduduk di Kecamatan Sinjai Utara berdasarkan kelompok umurnya di jelaskan dalam tabel 11 berikut :

**Tabel 11** Jumlah Penduduk Berdasarkan Kelompok Umur di Kecamatan Sinjai Utara 2017

Umur Kelompok	Jenis Kelamin		Jumlah
	Laki-Laki	Perempuan	
1	2	3	4
0-4	2349	2281	4630
5-9	2353	2368	4721
10-14	2250	2269	4519
15-19	2291	2295	4586
20-24	1850	1946	3796
25-29	1809	1951	3760
30-34	1708	1814	3522
35-39	1564	1727	3291
40-44	1531	1693	3224
45-49	1400	1597	2997
50-54	1205	1232	2437
55-59	815	976	1791
60-64	598	755	1353
65-69	389	585	974
70-74	295	420	715
75+	257	518	775
<b>Jumlah</b>	<b>22664</b>	<b>24427</b>	<b>47091</b>

Sumber : BPS Kecamatan Sinjai Utara Tahun 2018

Berdasarkan tabel 11 di atas, dijelaskan bahwa jumlah penduduk paling banyak berada pada usia 5-9 tahun yaitu 4.721 jiwa dengan 2.353 penduduk jenis kelamin laki-laki dan 2.368 jiwa penduduk jenis kelamin perempuan. Sedangkan jumlah penduduk paling sedikit berada pada usia 70-74 yaitu 715 jiwa dengan 295 jiwa penduduk jenis kelamin laki-laki dan 420 jiwa untuk penduduk jenis kelamin perempuan.

### c. Kondisi Fisik Dasar

#### 1) Topografi

Kondisi topografi merupakan parameter dalam menentukan pemanfaatan ruang di suatu wilayah. Kecamatan Sinjai Utara merupakan daerah yang wilayahnya berada di dataran rendah dan sebagian perbukitan dengan ketinggian 0-200 mdpl yang umumnya dapat di jangkau. Oleh Karena itu, kawasan ini dikembangkan sebagai kawasan Perkotaan di Kabupaten Sinjai.

#### 2) Kemiringan Lereng

Kecamatan Sinjai Utara didominasi oleh kemiringan lereng wilayah dataran rendah yakni kemiringan lereng 0 – 2 % dan 0 – 5 %. Kondisi kemiringan lereng yang berada pada wilayah dataran rendah ini merupakan wilayah yang sangat sesuai untuk kawasan kota

#### 3) Kondisi Jenis Tanah

Jenis tanah di kecamatan Sinjai Utara merupakan jenis tanah Aluvium muda, Aluvium, Basalt, Batu Pasir, Tufit. Satuan tanah dengan tingkat kesuburan yang tinggi sehingga menjadi salahsatu pengaruh bagi peningkatan potensi alam berupa produksi pertanian.

#### 4) Kondisi Klimatologi

Mengetahui kondisi klimatologi suatu wilayah dimaksudkan untuk menciptakan kesinambungan perencanaan dengan aspek-aspek klimatologi. Kecamatan Sinjai Utara dikenal dua musim yaitu musim kemarau dan musim hujan. Pada aspek suhu dan kelembaban hingga

kecepatan angin di Kecamatan Sinjai Utara berganti secara berubah-ubah sesuai dengan kondisi curah hujan. Secara umum kondisi klimatologi di Kecamatan Sinjai Utara diklasifikasikan berdasarkan hari hujan pada setiap bulan, mulai dari bulan januari sampai bulan desember. Selain itu ada tiga tipe iklim menurut Schmidt & Fergusson yang terjadi dan berlangsung di Kecamatan Sinjai Utara yaitu iklim type B2, iklim type C2, iklim type D2, dan iklim type D3. Untuk lebih jelasnya kondisi klimatologi di Kecamatan Sinjai Utara dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 12** Kondisi Klimatologi Menurut Desa/Kel di Kecamatan Sinjai Utara

No.	Kelurahan	Curah Hujan (mm)
1	2	3
1.	Alewanuae	2000 - 2500 mm
2.	Biringere	2000 - 2500 mm
3.	Lamatti Rilau	2000 - 2500 mm
4.	Bongki	2000 - 2500 mm
5.	Balangnipa	2000 - 2500 mm
6.	Lappa	2500 - 3000 mm

Sumber : RTRW Kabupaten Sinjai

##### 5) Kondisi Hidrologi

Keadaan hidrologi di Kecamatan Sinjai Utara umumnya dipengaruhi oleh sumber air yang berasal dari sumber air dengan debit yang bervariasi meliputi air tanah dangkal dan air tanah dalam dan air permukaan. Air tanah pada umumnya terdapat pada kedalaman 40-100 meter sedangkan air permukaan pada umumnya yakni berupa sungai dan genangan-genangan. Dalam satuan wilayah Kecamatan Sinjai Utara berdasarkan hidrologi dikategorikan dalam dua daerah aliran sungai



yaitu : Daerah Aliran Sungai (DAS) Tangka dan Daerah Aliran Sungai (DAS) Manggotong

#### 6) Penggunaan Lahan

Komposisi penggunaan lahan di wilayah Kecamatan Sinjai Utara pada umumnya meliputi kawasan yang berfungsi lindung dan budidaya. Dalam penjabaran yang lebih rinci pemanfaatan lahan di Kecamatan Sinjai Utara terbagi atas penggunaan lahan pertanian, hutan mangrove, perkebunan/kebun, permukiman dan sempadan sungai. Pada tabel akan dijabarkan mengenai luasan sebagai berikut :

**Tabel 13** Penggunaan Lahan Kecamatan Sinjai Utara

No.	Penggunaan	Luas (Ha)
1	2	3
1.	Hutan Mangrove	383201,89
2.	Permukiman	163,93
3.	Pertanian Lahan Kering	1541,94
4.	Sawah	810,12
5.	Tambak	427,59
6.	Sungai	56,98
<b>Jumlah</b>		<b>386202,47</b>

Sumber : RTRW Kabupaten Sinjai

Pada tabel 13 diatas dijelaskan bahwa penggunaan lahan terbanyak terdapat pada hutan mangrove yaitu sebesar 383201,89 Ha sedangkan penggunaan lahan terkecil yaitu pada daerah sungai dengan 56,98 Ha.



## 2. Kecamatan Kajuara

### a. Letak Geografis dan Administratif

Kecamatan Kajuara adalah salah satu kecamatan yang berada di kabupaten Bone dari 27 kecamatan lainnya, kecamatan Kajuara mempunyai delapan belas (18) wilayah desa dan kelurahan, jumlah dusun 54 dan RT 172 dan mempunyai luas wilayah 124,13 Km<sup>2</sup>, jarak ibukota kecamatan ke ibu kota kabupaten sejauh 75 km, sebahagian besar wilayahnya berupa pegunungan, daratan dan pantai, desa yang terjauh dari ibukota kecamatan adalah desa Raja dan Kalero jaraknya 17 Km, desa yang tersulit dijangkau adalah desa Lappa Bosse, desa Kalero dan Massangkae, Karena jalan yang dilalui jalan tanah dan berbatu, khusus Desa Massangkae bisa juga melalui laut melalui Kabupaten Sinjai, sedangkan desa lainnya baik karena jalannya beraspal dan pengerasan, sepuluh (10) desa berada di pinggir pantai yang berbatasan dengan teluk bone. Kecamatan Kajuara terletak di Kabupaten Bone Provinsi Sulawesi Selatan Kecamatan ini terdiri dari 1 (satu) Kelurahan 17 ( *Tujuh Belas* ) desa.

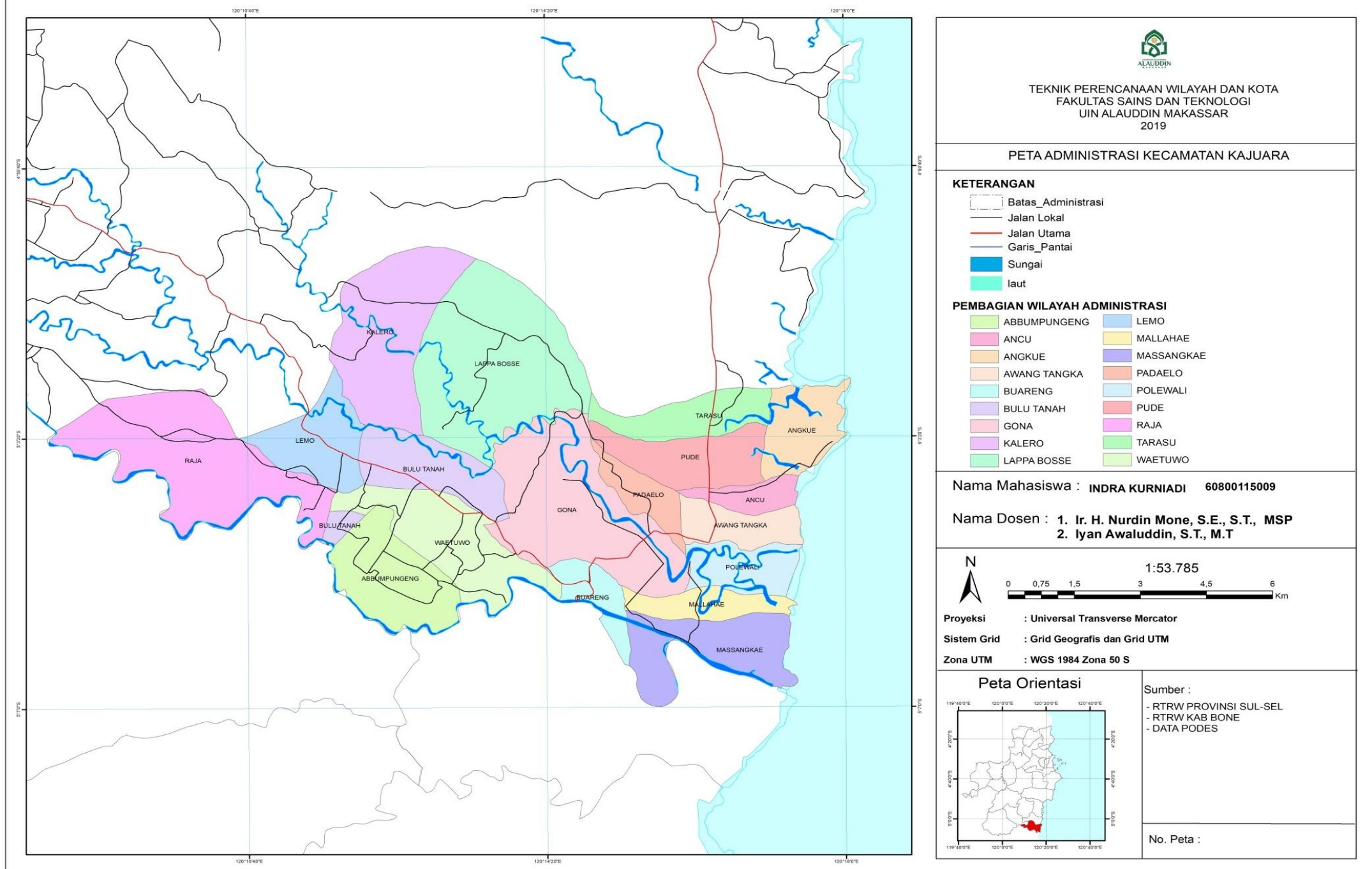
**Tabel 14** Luas wilayah, Jarak dari IbuKota kecamatan dan IbuKota Kabupaten Serta Ketinggian Menurut Desa/Kelurahan

No.	Desa/Kelurahan	Luas (Km <sup>2</sup> )	Jarak (Km)		Ketinggian (Mdpl)
			Dari IbuKota Kecamatan	Dari IbuKota Kabupaten	
1.	Raja	5,91	17	87	126
2.	Lemo	7,09	12	82	100
3.	Abbumpungeng	5,08	11	81	32
4.	Buareng	6,00	5	75	24
5.	Massangkae	6,00	6	76	2
6.	Mallahae	7,20	3	73	3
7.	Polewali	6,80	2	72	3

8.	Awang Tangka	6,00	0	70	4
9.	Padaelo	7,13	1	71	20
10.	Gona	11,0	3	73	10
11.	Wautuwo	7,92	9	79	30
12.	Bulu Tahah	6,50	10	80	100
13.	Kalero	12,50	17	87	135
14.	Lappabosse	10,00	7	77	82
15.	Pude	7,00	2	68	3
16.	Ancu	3,50	2	72	1
17.	Angkue	2,50	3	73	1
18.	Tarasu	6,00	3	67	4

Sumber : *BPS Kabupaten Bone 2018*

Berdasarkan tabel 14 diatas, dijelaskan bahwa Desa Kalero merupakan desa yang memiliki luas wilayah paling luas yaitu 12,50 km<sup>2</sup>, sedangkan Desa Gona merupakan wilayah paling kecil yaitu 7,02 Km<sup>2</sup> diantara Desa/Kelurahan yang ada di Kecamatan Kajuara dengan luas wilayah 124,13 km<sup>2</sup>.



**Gambar 8** Peta Administrasi Kecamatan Kajuara

## b. Kependudukan

Dari sumber data statistik tahun 2018 terdapat 9.172 kepala keluarga dari 18 Desa/Kelurahan di Kecamatan Kajuara. Selain itu, banyaknya penduduk di Kecamatan Kajuara sebanyak 36.688 jiwa yang terdiri dari 17.912 orang laki-laki dan sebanyak 18.776 orang perempuan.

### 1) Kepadatan Penduduk

Kecamatan Kajuara dengan 18 Desa/Kelurahan memiliki kepadatan penduduk masing-masing berdasarkan luas daerah dan jumlah penduduk masing-masing. Untuk lebih mengetahui jumlah dan kepadatan penduduk di setiap kelurahan yang ada di Kecamatan Kajuara, perhatikan tabel 15 berikut :

**Tabel 15** Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk di Kecamatan Kajuara Tahun 2017

No.	Desa/Kelurahan	Luas (Km <sup>2</sup> )	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km <sup>2</sup> )
1	2	3	4	5
1.	Raja	5,91	2232	377.7
2.	Lemo	7,09	2076	292.8
3.	Abbumpungeng	5,08	1550	305.1
4.	Buareng	6,00	1751	291.8
5.	Massangkae	6,00	2575	235.7
6.	Mallahae	7,20	1242	172.5
7	Polewali	6,80	1350	198.5
8	Awang Tangka	6,00	1565	260.8
9	Padaelo	7,13	1123	157.5
10	Gona	11,0	3523	320.3
11	Wautuwo	7,92	1640	207.1
12	Bulu Tahah	6,50	2347	361.1
13	Kalero	12,50	2698	215.8
14	Lappabosse	10,00	2730	273.0
15	Pude	7,00	2481	354.4
16	Ancu	3,50	898	385.7
17	Angkue	2,50	1350	359.2
18	Tarasu	6,00	3557	591.2
<b>Jumlah</b>		<b>124,13</b>	<b>36688</b>	

Sumber : BPS Kecamatan Kajuara tahun 2018

Berdasarkan tabel 15 diatas, dijelaskan bahwa jumlah penduduk terbanyak terdapat di Desa Tarasu yaitu sebanyak 3557 jiwa dengan kepadatan penduduk 591.2 jiwa/km<sup>2</sup> sedangkan Desa Ancu memiliki jumlah penduduk terendah yaitu 898 jiwa dengan kepadatan penduduk sebanyak 385.7 jiwa/km<sup>2</sup>.

## 2) Struktur Penduduk Menurut Jenis Kelamin

Jumlah penduduk jenis kelamin perempuan yang ada di Kecamatan Kajuara sebanyak 18.776 jiwa sedangkan penduduk dengan jenis kelamin laki-laki yaitu sebanyak 17.912 jiwa, untuk mengetahui jumlah penduduk berdasarkan jenis kelamin disetiap kelurahan yang ada di Kecamatan Kajuara, perhatikan tabel 16 berikut:

**Tabel 16** Jumlah Penduduk berdasarkan Jenis Kelamin dan Sex Rasio di Kecamatan Kajuara Tahun 2017

No.	Kelurahan	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah	Sex Rasio
1	2	3	4	5	6
1.	Raja	1.102	1.130	2232	97,52
2.	Lemo	1.001	1.075	2076	93,11
3.	Abbumpungeng	785	765	1550	102,6
4.	Buareng	858	893	1751	96,08
5.	Massangkae	1.290	1.285	2575	10,03
6.	Mallahae	582	660	1242	88,18
7.	Polewali	641	709	1350	90,41
8.	Awang Tangka	682	883	1565	77,24
9.	Padaelo	512	611	1123	83,80
10.	Gona	1.643	1.880	3523	87,39
11.	Wautuwo	764	876	1640	87,21
12.	Bulu Tahah	1.153	1.194	2347	96,57
13.	Kalero	1.345	1.353	2698	99,41
14.	Lappabosse	1.373	1.357	2730	101,18
15.	Pude	1.251	1.230	2481	101,71
16.	Ancu	388	510	898	76,08
17.	Angkue	388	510	1350	95,37
18.	Tarasu	1.883	1.664	3557	113,16
<b>Jumlah</b>		<b>17.912</b>	<b>18.776</b>	<b>36.688</b>	<b>95,40</b>

Sumber : BPS Kecamatan Kajuara 2018



Pada tabel 16 dijelaskan bahwa jumlah penduduk dengan jenis kelamin laki-laki lebih banyak terdapat di Desa Tarasu yaitu 1883 jiwa namun dengan penduduk dengan jenis kelamin perempuan terbanyak terdapat di Desa Gona yaitu sebanyak 1880 jiwa sedangkan jumlah penduduk laki-laki dan penduduk perempuan terendah adalah sebanyak 388 jiwa penduduk laki-laki dan 510 jiwa perempuan terdapat di Desa Ancu dan Angkue.

### 3) Struktur Penduduk Menurut Kelompok umur

Jumlah penduduk di Kecamatan Kajuara berdasarkan kelompok umurnya di jelaskan dalam tabel berikut :

**Tabel 17** Jumlah Penduduk Berdasarkan Kelompok Umur di Kecamatan Kajuara 2017

Umur Kelompok	Jenis Kelamin		Jumlah
	Laki-Laki	Perempuan	
1	2	3	4
0-4	1864	1764	3628
5-9	1769	1646	3415
10-14	1781	1585	3366
15-19	1775	1518	3293
20-24	1580	1401	2981
25-29	1360	1381	2741
30-34	1325	1367	2692
35-39	1254	1413	2667
40-44	1048	1155	2203
45-49	912	1023	1935
50-54	890	1056	1946
55-59	569	935	1504
60-64	635	829	1464
65+	1150	1703	2853
<b>Jumlah</b>	<b>17.912</b>	<b>18.776</b>	<b>36.688</b>

Sumber : BPS Kecamatan Kajuara 2018

Berdasarkan tabel 17 di atas, dijelaskan bahwa jumlah penduduk paling banyak berada pada usia 0-4 tahun yaitu 3628 jiwa dengan 1864

penduduk jenis kelamin laki-laki dan 1764 jiwa penduduk jenis kelamin perempuan. Sedangkan jumlah penduduk paling sedikit berada pada usia 60-64 yaitu 1464 jiwa dengan 635 jiwa penduduk jenis kelamin laki-laki dan 829 jiwa untuk penduduk jenis kelamin perempuan.

### c. Kondisi Fisik Dasar

#### 1) Topografi

Kondisi topografi merupakan parameter dalam menentukan pemanfaatan ruang di suatu wilayah. Kecamatan Kajuara merupakan daerah yang wilayahnya berada di dataran rendah dan sebagian perbukitan dengan ketinggian 0-300 mdpl yang umumnya dapat di jangkau. Oleh Karena itu, kawasan ini dikembangkan sebagai kawasan Pertanian dan perkebunan di Kabupaten Bone.

#### 2) Kemiringan Lereng

Kecamatan Kajuara didominasi oleh kemiringan lereng wilayah dataran rendah yakni kemiringan lereng 0 – 8 % dengan luas 53047,17 M<sup>2</sup>, 0 – 5 % dengan luas 98,23 M<sup>2</sup> dan 15 – 25 % dengan luas 0,13 M<sup>2</sup>. Kondisi kemiringan lereng yang sebagian besar berada pada wilayah dataran rendah ini merupakan wilayah yang sangat sesuai untuk pengembangan kawasan Pertanian dan Permukiman serta kawasan Industri.

#### 3) Kondisi Jenis Tanah

Jenis tanah di kecamatan Kajuara merupakan jenis tanah Aluvial, Latosol, Regosol. Satuan tanah dengan tingkat kesuburan yang



tinggi sehingga menjadi salahsatu pengaruh bagi peningkatan potensi alam berupa produksi pertanian.

#### 4) Kondisi Klimatologi

Mengetahui kondisi klimatologi suatu wilayah dimaksudkan untuk menciptakan kesinambungan perencanaan dengan aspek-aspek klimatologi. Kecamatan Kajuara dikenal dua musim yaitu musim kemarau dan musim hujan. Pada aspek suhu dan kelembaban hingga kecepatan angin di Kecamatan Kajuara berganti secara berubah-ubah sesuai dengan kondisi curah hujan. Secara umum kondisi klimatologi di Kecamatan Kajuara diklasifikasikan berdasarkan hari hujan pada setiap bulan, mulai dari bulan januari sampai bulan desember. Selain itu ada tiga tipe iklim menurut Schmidt & Fergusson yang terjadi dan berlangsung di Kecamatan Kajuara yaitu iklim type B2, iklim type C2, iklim type D2, dan iklim type D3. Untuk lebih jelasnya kondisi klimatologi di Kecamatan Kajuara dapat dilihat pada tabel 18 berikut :

**Tabel 18** Kondisi Klimatologi Menurut Desa/Kel di Kecamatan Kajuara

No.	Desa/Kelurahan	Curah Hujan (mm/hr)
1	2	3
1.	Raja	18,40
2.	Lemo	18,40
3.	Abbumpungeng	18,40
4.	Buareng	19,44
5.	Massangkae	19,44
6.	Mallahae	19,44
7.	Polewali	19,44
8.	Awang Tangka	19,44
9.	Padaelo	19,44
10.	Gona	19,44
11.	Wautuwo	18,40
12.	Bulu Tahah	18,40
13.	Kalero	15,43

14.	Lappabosse	19,44
15.	Pude	19,44
16.	Ancu	19,44
17.	Angkue	19,44
18.	Tarasu	19,44

Sumber : RTRW Kabupaten Bone

#### 5) Kondisi Hidrologi

Keadaan hidrologi di Kecamatan Kajuara umumnya dipengaruhi oleh sumber air yang berasal dari sumber air dengan debit yang bervariasi meliputi air tanah dangkal dan air tanah dalam dan air permukaan. Air tanah pada umumnya terdapat pada kedalaman 25-150 meter dan 50-100 meter sedangkan air permukaan pada umumnya yakni berupa sungai dan genangan-genangan. Dalam satuan wilayah Kecamatan Kajuara berdasarkan hidrologi dikategorikan dalam dua daerah aliran sungai yaitu : Daerah Aliran Sungai (DAS) yang melalui kecamatan Kajuara dan Daerah Aliran Sungai (DAS) Tangka yang menjadi pembatas antara Kabupaten Bone dengan Kabupaten Sinjai.

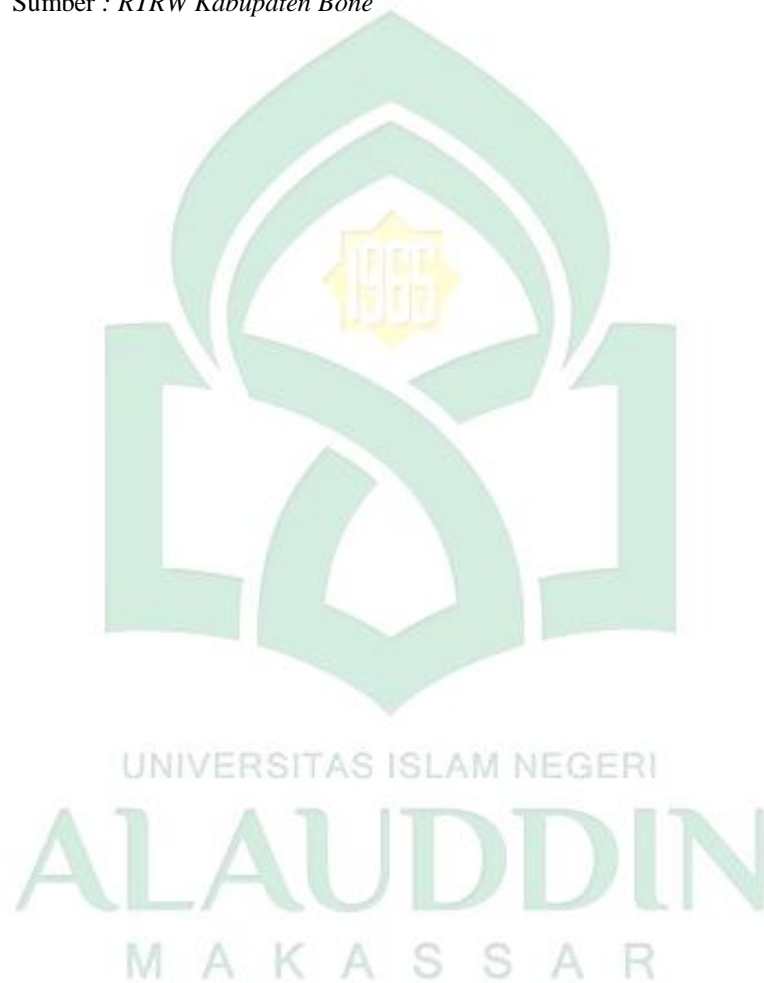
#### 6) Penggunaan Lahan

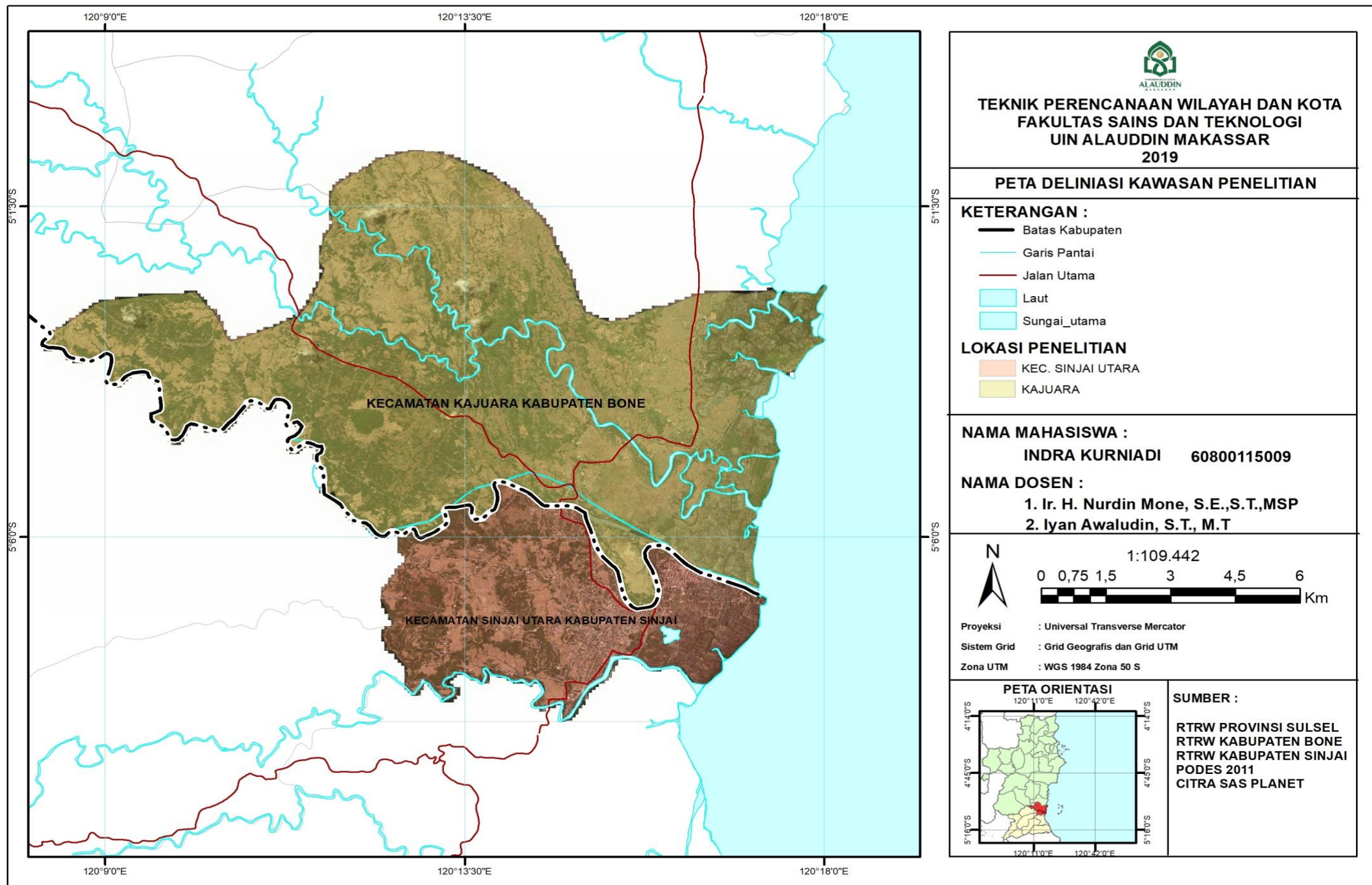
Komposisi penggunaan lahan di wilayah Kecamatan Kajuara pada umumnya meliputi kawasan yang berfungsi lindung dan budidaya. Dalam penjabaran yang lebih rinci pemanfaatan lahan di Kecamatan Kajuara terbagi atas penggunaan Hutan sekunder, Permukiman, Pertanian Lahan Kering, Sawah, Sungai, dan Tambak. Pada tabel akan dijabarkan mengenai luasan sebagai berikut :

**Tabel 19** Penggunaan Lahan Kecamatan Kajuara

<b>No.</b>	<b>Penggunaan</b>	<b>Luas (Ha)</b>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
1.	Hutan sekunder	102822,83
2.	Permukiman	256,30
3.	Pertanian Lahan Kering	13604732664,40
4.	Sawah	4091151049,96
5.	Tambak	85332005,56
6.	Sungai	27706159,23
<b>Jumlah</b>		<b>17810234375,27</b>

Sumber : RTRW Kabupaten Bone





**Gambar 9** Peta Deliniasi Kawasan Penelitian

### C. *Kondisi Perkembangan Eksisting Infrastruktur Perkotaan Sinjai*

#### 1. Perdagangan dan Jasa

Sarana perdagangan dan jasa merupakan sarana yang berfungsi untuk melayani dan menyediakan kebutuhan sehari-hari penduduk yang dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas pendukung yang dibutuhkan. Dalam penelitian sarana perdagangan dan jasa yang dimaksud adalah jumlah pasar, warung, toko/kios dan koperasi yang berada dalam kota Sinjai. Perkembangan jumlah sarana perdagangan dan jasa di Kota Sinjai dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 20** Jumlah Perdagangan dan Jasa Tiap tahun di Kota Sinjai

No.	Tahun	Jumlah Perdagangan dan Jasa
1	2	3
1	2009	1.886
2	2010	1.862
3	2011	1.874
4	2012	1.883
5	2013	2.021
6	2014	2.123
7	2015	2.223
8	2016	2.280
9	2017	3.050
10	2018	3.120
<b>Jumlah</b>		

Sumber : *BPS Kecamatan Sinjai Utara dan DISPERIDAG kabupaten Sinjai*

Berdasarkan data di atas dapat diketahui bahwa adanya peningkatan jumlah sarana perdagangan dan jasa dari tahun 2009 sampai tahun 2018. Namun pada tahun 2009 ke 2008 terjadi penurunan tetapi pada tahun – tahun berikutnya sampai 2018 terus mengalami peningkatan. Hal itu disebabkan semakin bertambahnya jumlah penduduk Perkotaan Sinjai bahkan daerah Hinterlanya. sehingga aktivitas perekonomian di perkotaan sinjai juga



meningkat, karena sarana perdagangan dan jasa adalah faktor utama pendukung aktivitas perekonomian.



**Gambar 10** Sarana Perdagangan dan Jasa Kecamatan Sinjai Utara  
*Sumber : Dokumentasi Pribadi dan Survey Lapangan 2019*

## **2. Kondisi Perikanan dan Kelautan Tempat Pelelangan Ikan Lappa (TPI) Lappa di Kecamatan Sinjai Utara**

Produksi ikan di TPI Lappa yang terletak Kabupaten Sinjai sebagian besar dihasilkan oleh 21 jenis ikan, ikan tersebut adalah Layang, Bawal, Kembung, Selar, Tembang, Teri, Tongkol, Kurisi, Lemuru, Cakalang, Tenggiri, Ekor Kuning, Kowe, Petek, Manyung, Pari, Kakap, Sunglir, Bambang, Kerapu dan Tuna. Namun tidak menutup kemungkinan terdapat produksi ikan jenis lain, tetapi dengan jumlah yg relatif sedikit.

**Tabel 21** Volume Produksi Ikan di TPI Lappa Tiap Tahun Kecamatan Sinjai Utara

<b>No.</b>	<b>Tahun</b>	<b>Produksi Ikan (Ton)</b>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
1	2009	1.871
2	2010	1.994
3	2011	2.123
4	2012	2.220
5	2013	2.323
6	2014	2.920
7	2015	3.074
8	2016	3.509

9	2017	4.109
10	2018	4.945

Sumber : *Dinas Perikanan Dan Kelautan Kab. Sinjai*

Berdasarkan data di atas selama 10 tahun terakhir yaitu dari tahun 2009 – 2018 Produksi ikan di TPI Lappa Kabupaten Sinjai apabila dilihat berdasarkan tahun, maka akan terlihat kecenderungan peningkatan dari tahun ke tahun, hal ini menandakan potensi perikanan kabupaten Sinjai semakin meningkat.



**Gambar 11** Pelabuhan TPI Lappa Kecamatan Sinjai Utara  
*Sumber : Dokumentasi Pribadi dan Survey Lapangan 2019*

### 3. Infrastruktur Jalan Perkotaan Sinjai

Dalam penelitian ini jalan yang akan diteliti adalah jalan dengan lapis permukaan aspal dan beton yang termasuk dalam kondisi baik dan sedang, serta tergolong dalam jalan kota. Jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, penghubungan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota dan daerah Hinterlannya. Hal itu dikarenakan jalan yang tergolong dalam kondisi rusak dan rusak berat hanya memiliki nilai ekonomis yang sedikit atau sama sekali tidak ada.



**Tabel 22** Perkembangan panjang jalan Kecamatan Sinjai Utara

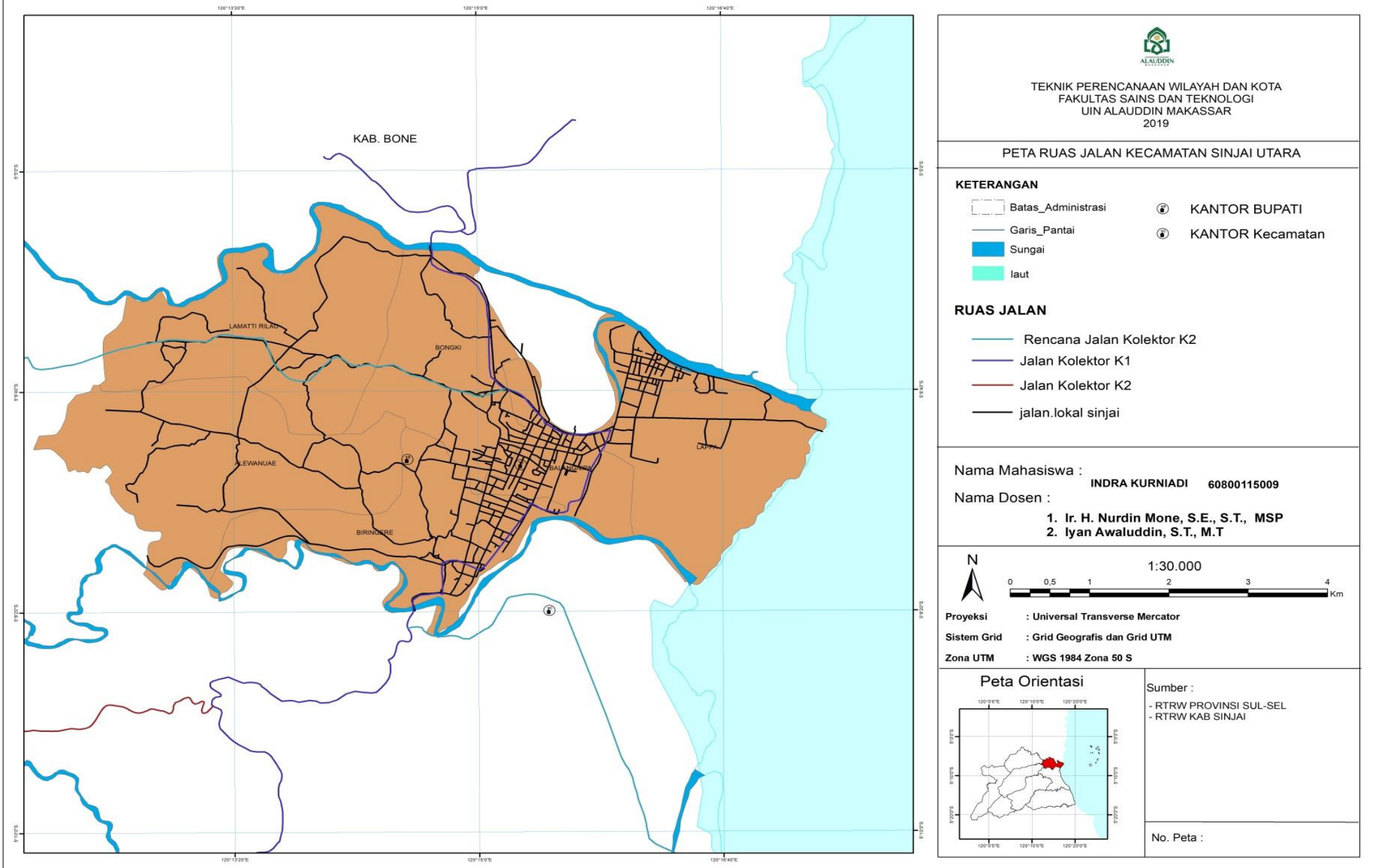
No.	Tahun	Panjang jalan (Km)
1	2	3
1	2009	70,20
2	2010	73,10
3	2011	77,00
4	2012	85,50
5	2013	90,70
6	2014	92,20
7	2015	95,33
8	2016	98,40
9	2017	99,00
10	2018	110

Sumber : *Bidang Bina marga Dinas PUPR Kabupaten Sinjai*

Berdasarkan data di atas diketahui bahwa kondisi jalan Perkotaan Sinjai menunjukkan adanya peningkatan yang signifikan. Dengan peningkatan kondisi jalan yang terjadi dari tahun ke tahun, maka produksi akan meningkat sehingga memberikan pengaruh terhadap aksesibilitas penduduk Perkotaan sinjai itu sendiri dan daerah yang menjadi Hinterlandnya.

**Gambar 12** Jaringan Jalan di Kecamatan Sinjai Utara

Sumber : *Dokumentasi Pribadi dan Survey Lapangan 2019*



**Gambar 13** Peta Ruas Jalan Kecamatan Sinjai Utara

#### **D. Perkembangan Daerah Terbangun di Kecamatan Kajuara Kabupaten Bone**

Dalam Penelitian ini menggunakan data perkembangan daerah terbangun setiap tahun, Sebab daerah terbangun digunakan untuk mengetahui perkembangan Fisik wilayah tersebut secara rill dari tahun ke tahun. Dengan begitu, daerah terbangun menunjukkan sejauh mana proses pengembangan wilayah yang terjadi di Kecamatan Kajuara.

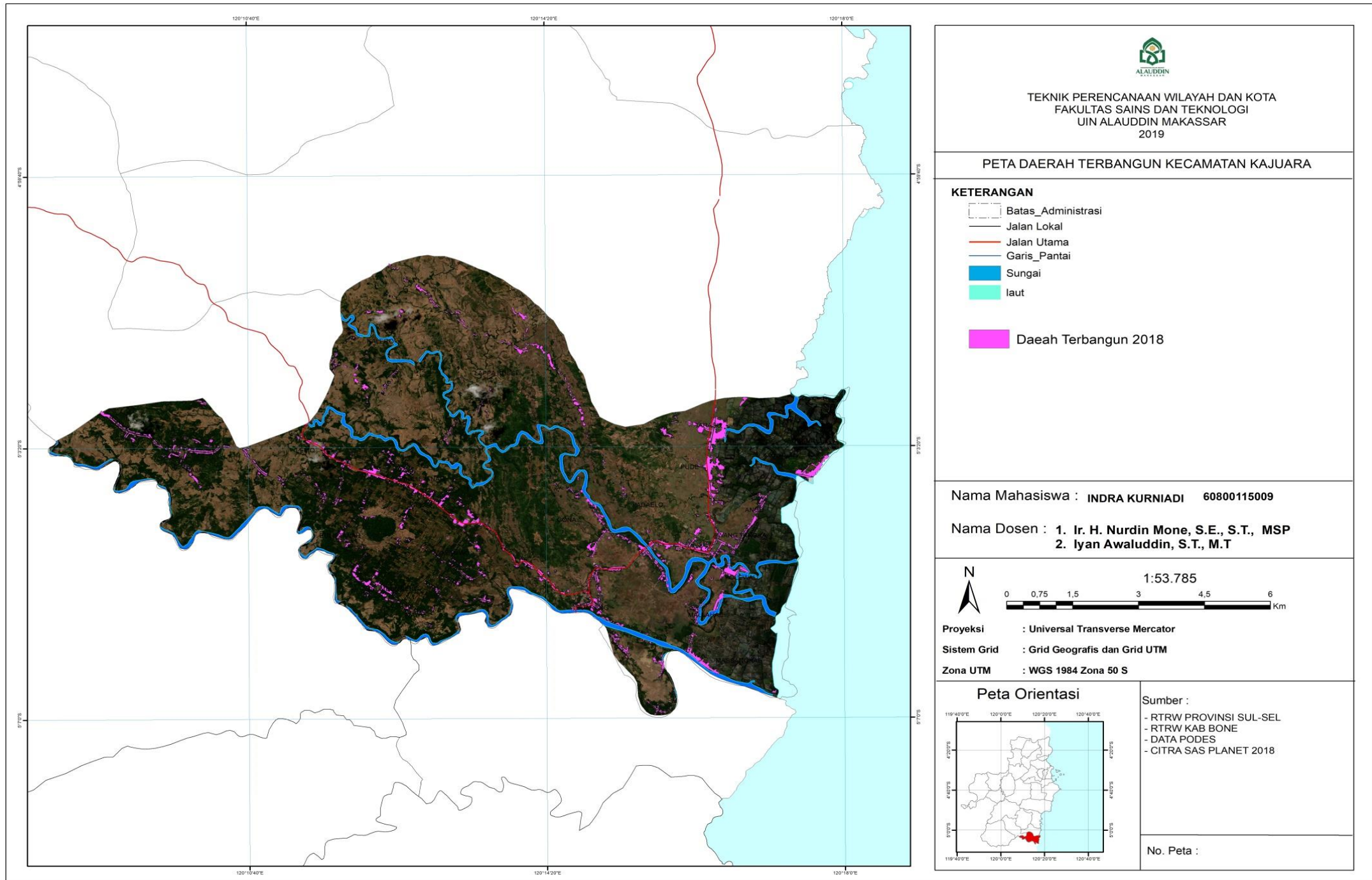
perkembangan daerah terbangun di kecamatan kajuara dapat dilihat Menggunakan aplikasi Arc GIS 10.3 dengan menganalisa citra satelit Google Earth dan SAS Planet serta mengkorparisakan hasil survey lapangan dengan mengamati perkembangan daerah terbangun Kecamatan Kajuara dari tahun 2009 hingga tahun 2018.

**Tabel 23** Perkembangan Daerah Terbangun Kecamatan Kajuara

<b>No.</b>	<b>Tahun</b>	<b>Daerah Terbangun (Ha)</b>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
1	2009	238,89
2	2010	240,25
3	2011	242,65
4	2012	247,88
5	2013	250,26
6	2014	256,17
7	2015	261,15
8	2016	268,17
9	2017	273,66
10	2018	277,99

Sumber : Hasil Analisa Citra Satelit 2009 - 2018

Dari data di atas dapat diketahui bahwa laju perkembangan daerah terbangun di Kecamatan Kajuara yang menjadi Hinterland Perkotaan Sinjai mengalami peningkatan yang tidak terlalu signifikan. Dengan peningkatan jumlah daerah terbangun tersebut, dapat dilihat bahwa pengembangan wilayah kecamatan Kajuara.



**Gambar 14** Peta Daerah Terbangun Kecamatan Kajuara



Setelah hasil dari pengamatan menggunakan citra satelit tahun 2009 sampai dengan tahun 2018. Kemudian dianalisis menggunakan tool oveyly pada tools arc toolbox Arc GIS 10.3. Sehingga tampil lahan-lahan yang mengalami perubahan dalam 10 tahun terakhir. Penginterpretasian citra berdasarkan data citra satelit *GoogleEarth 2009* dan *SAS Planet 2018* yang didigitasi dari hasil survey lapangan dan data sekunder lainnya Sehingga tampil lahan-lahan yang mengalami perubahan dalam 10 tahun terakhir.

Tahap dalam menganalisis perkembangan lahan yaitu; hasil digitasi *Shapefile* tahun 2009 dan tahun 2018 disatukan dengan *tools union*, kemudian menghasilkan “peta perubahan daerah terbangun” yang menunjukkan perubahan Daerah Terbangun di Kecamatan Kajuara. Berikut adalah hasil dari pemetaan interpretasi citra satelit kondisi daerah terbangun tahun 2009 dan 2018 yang kemudian peta daerah terbangun digabungkan atau di Overlay.





### E. *Perkembangan PDRB Kabupaten Bone*

Dalam penelitian ini menggunakan PDRB perkapita atas dasar harga konstan untuk melihat sejauh mana peningkatan pertumbuhan ekonomi Kabupaten Bone Khususnya kecamatan Kajuara. Sebab PDRB atas dasar harga konstan digunakan untuk mengetahui pertumbuhan ekonomi secara riil dari tahun ke tahun atau pertumbuhan ekonomi yang tidak di pengaruhi oleh faktor harga. Dengan begitu, PDRB menunjukan sejauh mana aktivitas perekonomian dapat menghasilkan pertambahan pendapatan masyarakat pada periode tertentu.

**Tabel 24** Perkembangan PDRB Kabupaten Bone Tahun 2009 - 2018

No.	Tahun	PDRB ( Miliar Rupiah)
1	2	3
1	2009	9.650,54
2	2010	10.589,21
3	2011	11.763,80
4	2012	12.730,11
5	2013	13.531,84
6	2014	14.821,38
7	2015	16.051,87
8	2016	17.489,18
9	2017	18.970,53
10	2018	20.659,27

Sumber : BPS Kabupaten Bone

Dari data di atas dapat diketahui bahwa laju perkembangan produk domestik regional bruto (PDRB) perkapita kabupaten Bone mengalami kenaikan signifikan. Hal itu disebabkan oleh peningkatan sektor pemerintah maupun sektor swasta. Peningkatan tersebut juga menunjukkan adanya peningkatan pertumbuhan ekonomi Kabupaten Bone Khususnya Kecamatan Kajuara. Dengan adanya peningkatan produk domestik regional bruto (PDRB) yang berasal dari sektor pemerintah dan sektor swasta, maka pertumbuhan ekonomi Kabupaten Bone juga

mengalami peningkatan yang artinya peningkatan tersebut memberikan kesejahteraan pada masyarakat kabupaten Bone Khususnya Kecamatan Kajuara.

***F. Pengaruh Perkembangan Infrastruktur Perkotaan Sinjai Terhadap Pengembangan Wilayah Daerah Hinterlandnya***

Dari rumusan masalah “Bagaimana pengaruh Perkembangan infrastruktur Perkotaan Sinjai terhadap pengembangan wilayah Daerah Hinterlandnya ? Pendekatan yang dipakai kali ini dengan menggunakan hasil olah data dari kondisi perkembangan infrastruktur Perkotaan Sinjai. Selanjutnya dalam mencari pengaruh perkembangan infrastruktur perkotaan Sinjai terhadap pengembangan wilayah Hinterlandnya dengan metode analisis Regresi Linear Berganda dengan bantuan program *software SPSS V.25.0 for Windows*. Metode ini dipakai dengan melihat variabel independen (X) yaitu perkembangan Infrastruktur yang mempengaruhi variabel dependen (Y) yaitu Pengembangan wilayah (Daerah Terbangun).

Hasil dalam menganalisa pengaruh perkembangan infrastruktur terhadap pengembangan daerah hinterland perkotaan sinjai yaitu dengan menggunakan metode analisis regresi linear berganda dengan bantuan Aplikasi program *software SPSS V.25.0 for Windows*. Berikut adalah hasil analisis dari rekap data:

## 1. Variabel X (Infrastruktur) dengan Variabel Y1 (Daerah Terbangun)

### a. X1 TERHADAP Y1

**Tabel 25** Model Summary X1 terhadap Y1

Model Summary									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	,916 <sup>a</sup>	,839	,818	6,00371	,839	41,582	1	8	,000

a. Predictors: (Constant), X1

Sumber :Hasil Analisis Regresi

Berdasarkan hasil uji regresi diperoleh bahwa nilai R (koefisien korelasi) sebesar 0,916, menandakan bahwa terdapat hubungan yang kuat antara perdagangan dan jasa, terhadap daerah terbangun. Sedangkan nilai koefisien determinasi (R Square) menunjukkan nilai sebesar 0,839 atau sekitar 83%, Hal ini menunjukkan bahwa presentase sumbangan pengaruh variabel independen (perdagangan dan jasa) terhadap variabel dependen (daerah terbangun) sebesar 83%.

**Tabel 26** Model Anova X1 terhadap Y1

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	2	3	4	5	6	7
1	Regression	1498,800	1	1498,800	41,582	,000 <sup>b</sup>
	Residual	288,356	8	36,045		
	Total	1787,157	9			
a. Dependent Variable: Y						
b. Predictors: (Constant). X1						

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X1

Sumber :Hasil Analisis Regresi

Dengan asumsi hipotesa awal :

Ho : Tidak ada pengaruh secara signifikan antara perdagangan dan jasa, terhadap daerah terbangun.

Ha : Ada pengaruh secara signifikan antara perdagangan dan jasa terhadap daerah terbangun.

Karena  $F_{hitung} > F_{tabel}$  ( $41,582 > \dots$ ), maka  $H_0$  ditolak, artinya ada pengaruh secara signifikan ( $p < 0,05$ ) ( $0,000 < 0,005$ ) perdagangan dan jasa terhadap daerah terbangun

Maka, ditetapkan pengambilan keputusan berdasarkan hasil Hipotesa awal sebagai berikut:

- 1) Jika nilai signifikan  $<$  dari 0,05 artinya variabel X berpengaruh terhadap variabel Y.
- 2) Jika nilai signifikan  $>$  dari 0,05 artinya variabel X tidak berpengaruh terhadap variabel Y.

**Tabel 27** Model Ceficents X1 terhadap Y1

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
1	2	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	194,949	9,612		20,283	,000
	X1	,027	,004	,916	6,448	,000

a. Dependent Variable: Y

Sumber :Hasil Analisis Regresi

**b. X2 TERHADAP Y1**

**Tabel 28** Model Summary X2 terhadap Y1

Model Summary									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	,974 <sup>a</sup>	,949	,942	3,37908	,949	148,519	1	8	,000
a. Predictors: (Constant), X2									

Sumber :Hasil Analisis Regresi

Berdasarkan hasil uji regresi diperoleh bahwa nilai R (koefisien korelasi) sebesar 0,974, menandakan bahwa terdapat hubungan yang kuat antara Pelabuhan, terhadap daerah terbangun. Sedangkan nilai koefisien determinasi (R Square) menunjukkan nilai sebesar 0,949 atau sekitar 94%, Hal ini menunjukkan bahwa presentase sumbangan pengaruh variabel independen (Pelabuhan) terhadap variabel dependen (daerah terbangun) sebesar 94%.

**Tabel 29** Anova X2 terhadap Y1

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	2	3	4	5	6	7
1	Regression	1695,811	1	1695,811	148,519	,000 <sup>b</sup>
	Residual	91,345	8	11,418		
	Total	1787,157	9			
a. Dependent Variable: Y						
b. Predictors: (Constant), X2						

Sumber :Hasil Analisis Regresi

Dengan asumsi hipotesa awal :

Ho : Tidak ada pengaruh secara signifikan antara pelabuhan terhadap daerah terbangun.

Ha : Ada pengaruh secara signifikan antara pelabuhan terhadap daerah terbangun.

Karena  $F_{hitung} > F_{tabel}$  ( $148,519 >$ ), maka  $H_0$  ditolak, artinya ada pengaruh secara signifikan ( $p < 0,05$ ) ( $0,000 < 0,005$ ) Pelabuhan terhadap daerah terbangun.

Maka, ditetapkan pengambilan keputusan berdasarkan hasil Hipotesa awal sebagai berikut:

1. Jika nilai signifikan  $<$  dari 0,05 artinya variabel X berpengaruh terhadap variabel Y.
2. Jika nilai signifikan  $>$  dari 0,05 artinya variabel X tidak berpengaruh terhadap variabel Y.

**Tabel 30** Coefficients X2 terhadap Y1

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
1	2	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	216,477	3,392		63,824	,000
	X2	,013	,001	,974	12,187	,000

a. Dependent Variable: Y

Sumber :Hasil Analisis Regresi



**c. X3 TERHADAP Y1**

**Tabel 31** Model Summary X3 terhadap Y1

Model Summary									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	,957 <sup>a</sup>	,915	,905	4,35150	,915	86,381	1	8	,000

a. Predictors: (Constant), X3

Sumber :Hasil Analisis Regresi

Berdasarkan hasil uji regresi diperoleh bahwa nilai R (koefisien korelasi) sebesar 0,957, menandakan bahwa terdapat hubungan yang kuat antara Panjang Jalan terhadap daerah terbangun. Sedangkan nilai koefisien determinasi (R Square) menunjukkan nilai sebesar 0,915 atau sekitar 91%, Hal ini menunjukkan bahwa presentase sumbangan pengaruh variabel independen (Panjang Jalan) terhadap variabel dependen (daerah terbangun) sebesar 91%.

**Tabel 32** Anova X3 terhadap Y1

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	2	3	4	5	6	7
1	Regression	1635,672	1	1635,672	86,381	,000 <sup>b</sup>
	Residual	151,484	8	18,936		
	Total	1787,157	9			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X3

Sumber :Hasil Analisis Regresi

Dengan asumsi hipotesa awal :

Ho : Tidak ada pengaruh secara signifikan antara Panjang Jalan, terhadap daerah terbangun.

Ha : Ada pengaruh secara signifikan antara Panjang Jalan terhadap daerah terbangun.

Karena  $F_{hitung} > F_{tabel}$  ( $86,381 >$ ), maka  $H_0$  ditolak, artinya ada pengaruh secara signifikan ( $p < 0,05$ ) ( $0,000 < 0,005$ ) Panjang Jalan terhadap daerah terbangun

Maka, ditetapkan pengambilan keputusan berdasarkan hasil Hipotesa awal sebagai berikut:

1. Jika nilai signifikan  $<$  dari 0,05 artinya variabel X berpengaruh terhadap variabel Y.
2. Jika nilai signifikan  $>$  dari 0,05 artinya variabel X tidak berpengaruh terhadap variabel Y.

**Tabel 33** Coefficients X3 terhadap Y1

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
1	2	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	160,860	10,297		15,621	,000
	X3	1,064	,114	,957	9,294	,000

a. Dependent Variable: Y

Sumber : Hasil Analisis Regresi

Keterangan :

1. Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda dinyatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan positif ( $p < 0,05$ ) antara nilai Y1 (daerah terbangun) dengan nilai X1 (perdagangan dan jasa).
2. Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda dinyatakan terdapat pengaruh yang signifikan positif ( $p > 0,05$ ) antara nilai Y1 (daerah terbangun) dengan nilai X2 (pelabuhan).
3. Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda dinyatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan positif ( $p < 0,05$ ) antara nilai Y1 (daerah terbangun) dengan nilai X3 (panjang jalan).

Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda dinyatakan bahwa **terdapat pengaruh yang signifikan positif**. Maka dapat ditetapkan variabel (X) Perkembangan Infrastruktur yang berpengaruh terhadap variabel (Y) Pengembangan wilayah (Daerah Terbangun) adalah :

**Tabel 34** Variabel X1 yang berpengaruh terhadap variabel Y1

No.	Variabel	Nilai Signifikan	Keterangan
1	2	3	4
1.	Perdagangan dan jasa	0,000	Berpengaruh
2.	Pelabuhan (Produksi Ikan)	0,000	Berpengaruh
3.	Panjang Jalan	0,000	Berpengaruh

Sumber : Hasil Analisis Regresi

## 2. Variabel X (Infrastruktur) dengan Variabel Y2 (PDRB)

### a. X1 TERHADAP Y2

**Tabel 35** Model Summary X1 terhadap Y2

Model Summary									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	,910 <sup>a</sup>	,827	,806	1606,61605	,827	38,327	1	8	,000

a. Predictors: (Constant), X1

Sumber : Hasil Analisis Regresi

Berdasarkan hasil uji regresi diperoleh bahwa nilai R (koefisien korelasi) sebesar 0,910, menandakan bahwa terdapat hubungan yang kuat antara Perdagangan dan jasa terhadap PDRB. Sedangkan nilai koefisien determinasi (R Square) menunjukkan nilai sebesar 0,827 atau sekitar 82%, Hal ini menunjukkan bahwa presentase sumbangan pengaruh variabel independen (Perdagangan dan Jasa) terhadap variabel dependen (PDRB) sebesar 91%.

**Tabel 36** Anova X1 terhadap Y2

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	2	3	4	5	6	7
1	Regression	98929294,062	1	98929294,062	38,327	,000
	Residual	20649721,103	8	2581215,138		
	Total	119579015,166	9			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X1

Sumber : Hasil Analisis Regresi

Dengan asumsi hipotesa awal :

Ho : Tidak ada pengaruh secara signifikan antara perdagangan dan jasa, terhadap PDRB.

Ha : Ada pengaruh secara signifikan antara perdagangan dan jasa terhadap PDRB.

Karena  $F_{hitung} > F_{tabel}$  ( $38,327 > \dots$ ), maka  $H_0$  ditolak, artinya ada pengaruh secara signifikan ( $p < 0,05$ ) ( $0,000 < 0,005$ ) perdagangan dan jasa terhadap PDRB.

Maka, ditetapkan pengambilan keputusan berdasarkan hasil Hipotesa awal sebagai berikut:

1. Jika nilai signifikan  $<$  dari 0,05 artinya variabel X berpengaruh terhadap variabel Y.
2. Jika nilai signifikan  $>$  dari 0,05 artinya variabel X tidak berpengaruh terhadap variabel Y.

**Tabel 37** Coefficients X1 terhadap Y2

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
1	2	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-983,900	2572,087		-,383	,712
	X1	6,993	1,130	,910	6,191	,000

a. Dependent Variable: Y

Sumber : Hasil Analisis Regresi

**b. X2 TERHADAP Y2**

**Tabel 38** Model Summary X2 terhadap Y2

Model Summary									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	,974 <sup>a</sup>	,948	,941	882,61670	,948	145,501	1	8	,000

a. Predictors: (Constant), X2

Sumber : Hasil Analisis Regresi

Berdasarkan hasil uji regresi diperoleh bahwa nilai R (koefisien korelasi) sebesar 0,974, menandakan bahwa terdapat hubungan yang kuat antara Pelabuhan, terhadap PDRB. Sedangkan nilai koefisien determinasi (R Square) menunjukkan nilai sebesar 0,948 atau sekitar 94%, Hal ini menunjukkan bahwa presentase sumbangan pengaruh variabel independen (Pelabuhan) terhadap variabel dependen (PDRB) sebesar 94%.

**Tabel 39** Anova X2 terhadap Y2

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	2	3	4	5	6	7
1	Regression	113346917,204	1	113346917,204	145,501	,000 <sup>b</sup>
	Residual	6232097,962	8	779012,245		
	Total	119579015,166	9			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X2

Sumber : Hasil Analisis Regresi



Dengan asumsi hipotesa awal :

Ho : Tidak ada pengaruh secara signifikan antara pelabuhan terhadap PDRB.

Ha : Ada pengaruh secara signifikan antara pelabuhan terhadap PDRB.

Karena  $F_{hitung} > F_{tabel}$  ( $145,501 >$ ), maka  $H_0$  ditolak, artinya ada pengaruh secara signifikan ( $p < 0,05$ ) ( $0,000 < 0,005$ ) Pelabuhan terhadap PDRB.

Maka, ditetapkan pengambilan keputusan berdasarkan hasil Hipotesa awal sebagai berikut:

1. Jika nilai signifikan  $<$  dari 0,05 artinya variabel X berpengaruh terhadap variabel Y.
2. Jika nilai signifikan  $>$  dari 0,05 artinya variabel X tidak berpengaruh terhadap variabel Y.

**Tabel 40** Coefficient X2 terhadap Y2

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	2	3	4	5	6	7
1	(Constant)	4483,491	885,934		5,061	,001
	X2	3,487	,289	,974	12,062	,000

a. Dependent Variable: Y

Sumber : Hasil Analisis Regresi

### c. X3 TERHADAP Y2

**Tabel 41** Model Summary X3 terhadap Y2

Model Summary									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	,971 <sup>a</sup>	,943	,935	926,3007 0	,943	131,36 4	1	8	,000
a. Predictors: (Constant), X3									

Sumber : Hasil Analisis Regresi

Berdasarkan hasil uji regresi diperoleh bahwa nilai R (koefisien korelasi) sebesar 0,971, menandakan bahwa terdapat hubungan yang kuat antara Panjang Jalan terhadap PDRB. Sedangkan nilai koefisien determinasi (R Square) menunjukkan nilai sebesar 0,943 atau sekitar 91%, Hal ini menunjukkan bahwa presentase sumbangan pengaruh variabel independen (Panjang Jalan) terhadap variabel dependen (PDRB) sebesar 94%.

**Tabel 42** Anova X3 terhadap Y2

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	2	3	4	5	6	7
1	Regression	112714751,20 0	1	112714751,20 0	131,364	,000 <sup>b</sup>
	Residual	6864263,966	8	858032,996		
	Total	119579015,16 6	9			
a. Dependent Variable: Y						
b. Predictors: (Constant), X3						

Sumber : Hasil Analisis Regresi

Dengan asumsi hipotesa awal :

Ho : Tidak ada pengaruh secara signifikan antara Panjang Jalan, terhadap PDRB.

Ha : Ada pengaruh secara signifikan antara Panjang Jalan terhadap PDRB.

Karena  $F_{hitung} > F_{tabel}$  ( $86,381 >$ ), maka  $H_0$  ditolak, artinya ada pengaruh secara signifikan ( $p < 0,05$ ) ( $0,000 < 0,005$ ) Panjang Jalan terhadap PDRB.

Maka, ditetapkan pengambilan keputusan berdasarkan hasil Hipotesa awal sebagai berikut:

1. Jika nilai signifikan  $<$  dari 0,05 artinya variabel X berpengaruh terhadap variabel Y.
2. Jika nilai signifikan  $>$  dari 0,05 artinya variabel X tidak berpengaruh terhadap variabel Y.

**Tabel 43** Coefficients X3 terhadap Y2

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	2	3	4	5	6	7
1	(Constant)	-10272,291	2191,997		-4,686	,002
	X3	279,305	24,369	,971	11,461	,000

a. Dependent Variable: Y

Sumber : Hasil Analisis Regresi

Keterangan :

1. Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda dinyatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan positif ( $p < 0,05$ ) antara nilai Y2 (PDRB) dengan nilai X1 (perdagangan dan jasa).
2. Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda dinyatakan terdapat pengaruh yang signifikan positif ( $p > 0,05$ ) antara nilai Y2 (PDRB) dengan nilai X2 (pelabuhan).

3. Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda dinyatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan positif ( $p < 0,05$ ) antara nilai Y2 (PDRB) dengan nilai X3 (panjang jalan).

Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda dinyatakan bahwa **terdapat pengaruh yang signifikan positif**. Maka dapat ditetapkan variabel (X) Perkembangan Infrastruktur yang berpengaruh terhadap variabel (Y) Pengembangan wilayah (PDRB) adalah :

**Tabel 44** Variabel X yang berpengaruh terhadap variabel Y2

No.	Variabel	Nilai Signifikan	Keterangan
1	2	3	4
1.	Perdagangan dan jasa	0,000	Berpengaruh
2.	Pelabuhan (Produksi Ikan)	0,000	Berpengaruh
3.	Panjang Jalan	0,000	Berpengaruh

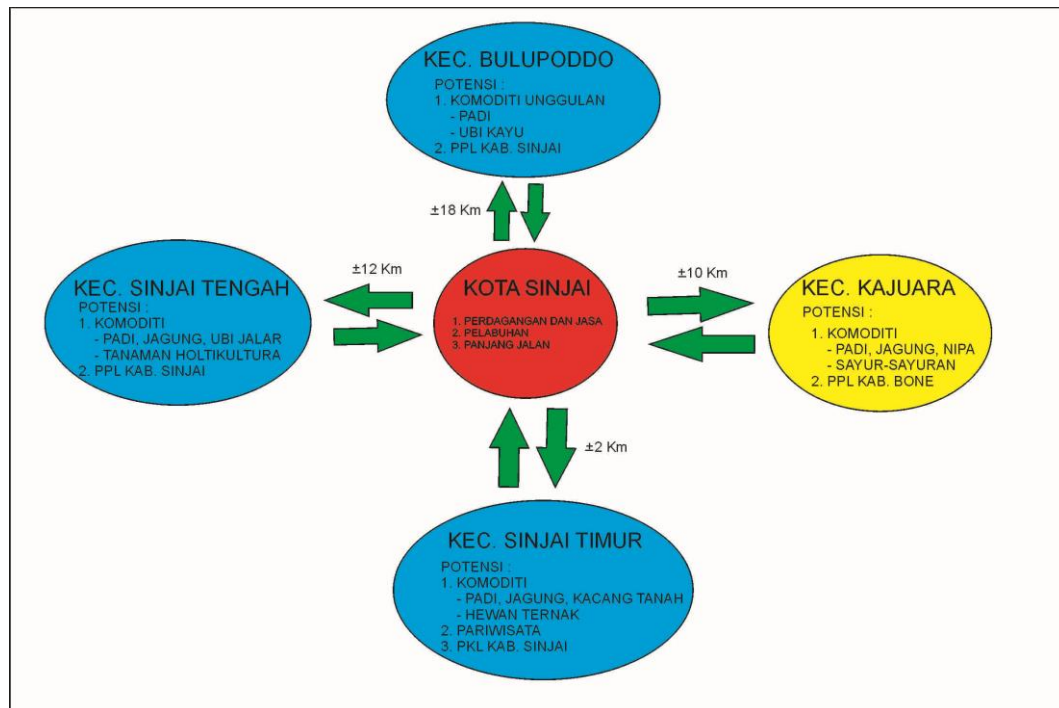
Sumber : Hasil Analisis Regresi

#### **G. Analisa Persepsi Masyarakat**

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa responden atau masyarakat yang tinggal di Kecamatan Kajuara namun sering beraktivitas di Perkotaan Sinjai. Adapun pendapat masyarakat terkait perkembangan infrastruktur yang ada di Perkotaan Sinjai yaitu memiliki pengaruh yang sangat besar terhadap aktivitas yang mereka lakukan di Perkotaan sinjai serta terhadap pengembangan wilayah yang terjadi di Kecamatan kajuara. Hal tersebut dikarenakan akses dari kajuara kekota Sinjai lebih dekat dibandingkan dengan jarak kekota Bone.

## H. Hubungan Perkotaan Sinjai dengan daerah Hinterlanya

Berdasarkan hasil analisis diatas hubungan antara Perkotaan Sinjai dengan Daerah Hinterlanya dapat digambarkan dalam diagram berikut :



**Gambar 9** Diagram Hubungan Perkotaan Sinjai dan Daerah Hinterlandnya

Dapat dilihat dari diagram diatas bahwa Perkotaan Sinjai memiliki hubungan timbal balik dengan daerah yang menjadi Hinterlannya, dalam fokus penelitian ini yaitu kecamatan Kajuara yang merupakan wilayah administrasi dari kabupaten Bone itu sendiri. Namun memiliki hubungan yang saling menguntungkan dimana hasil-hasil komoditi yang ada di Kecamatan Kajuara itu sendiri dipasarkan di Perkotaan Sinjai begitupun sebaliknya Pelayanan dan Jasa yang ada di Perkotaan Sinjai dapat dinikmati oleh masyarakat kecamatan Kajuara yang melakukan aktifitas di Kota Sinjai, yang didukung oleh infrastruktur Jalan yang baik dan akses yang dekat dari Kajuara ke Kota Sinjai. Berikut adalah

gambar aktivitas keluar dan masuk dari kajuara ke Kota Sinjai dan dari Kota Sinjai ke Kajuara :

1. Dari kajuara ke Kota Sinjai



**Gambar 17** Arus Masuk Ke Kota Sinjai dari Kajuara  
Sumber : *Dokumentasi Pribadi dan Survey Lapangan 2019*



## 2. Dari Kota Sinjai Ke Kajuara



**Gambar 11** Arus Keluar dari Kota Sinjai ke Kajuara

*Sumber : Dokumentasi Pribadi dan Survey Lapangan 2019*

### **I. Penyebab Pengaruh Perkembangan Infrastruktur Perkotaan Sinjai Terhadap Pengembangan wilayah Daerah Hinterlanya**

Berdasarkan hasil analisis telah dapat diketahui bahwa variabel yang berpengaruh dan tidak berpengaruh pada perkembangan Infrastruktur Perkotaan Sinjai terhadap Pengembangan Wilayah Daerah Hinterlannya. Maka penyebabnya ialah sebagai berikut :

## 1. Sarana Perdagangan dan jasa

Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda dinyatakan bahwa terdapat terdapat pengaruh yang signifikan positif ( $p < 0,05$ ) antara nilai Y (pengembangan wilayah) dengan nilai X1 (perdagangan dan jasa) dengan nilai Signifikan 0,000.

Terjadinya perkembangan sarana perdagangan dan jasa di Perkotaan Sinjai hal tersebut memberikan pengaruh signifikan kepada pengembanagn daerah Hinterlandnya yaitu kecamatan Kajuara yang dalam hal ini kecamatan Kajuara itu sendiri merupakan wilayah administrasi kabupaten Bone. Hal tersebut disebabkan kareana jarak antara kecamatan kajuara dengan pusat kota bone lebih jauh dibanding dengan Perkotaan Sinjai. Oleh karena itu perkembangan sarana perdagangan dan jasa di Perkotaan Sinjai tersebut sangat mendukung terjadinya pengembangan wilayah di Kecamatan Kajuara.

Melihat Tinjauan Pengertian kota dalam batasan administrasi banyak digunakan dalam manajemen kota karena dalam melaksanakan manajemen kota sering dibatasi dalam lingkup wilyah administrasi. Akan tetapi dalam kegiatan sehari-hari masyarakat tidak peduli dengan batasan administrasi tersebut karena mereka bebas melakukan kegiatan lintas batas. Penamaan hasil kegiatan manusia yang berwujud kenampakan fisik perkotaan juga tidak mengenal batas administrasi, tetapi lebih mengutamakan fungsionalnya.

Hal ini sejalan pada hasil penelitian dan realita dilaporkan bahwa perkembangan sarana perdagangan dan jasa di Perkotaan Sinjai yang dalam

tinjauan RTRW Provinsi Sulawesi Selatan, kawasan perkotaan Sinjai itu sendiri merupakan Pusat Kegiatan Lokal (PKL) Kabupaten Sinjai meliputi cakupan wilayah pelayanan seluruh wilayah administratif Kabupaten Sinjai namun juga memberikan pengaruh yang signifikan terhadap Pengembangan wilayah Kecamatan kajuara Kabupaten Bone.

## 2. Pelabuhan TPI Lappa (Produksi Ikan)

Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda dinyatakan terdapat pengaruh yang signifikan positif ( $p < 0,05$ ) antara nilai Y (pengembangan wilayah) dengan nilai X2 (pelabuhan (jumlah produksi ikan)). Dengan nilai signifikan 0,000. Hadirnya pelabuhan TPI lappa di Kawasan Perkotaan Sinjai dengan mendatangkan pembeli dari berbagai daerah memberikan pengaruh yang signifikan terhadap pengembangan wilayah di Kecamatan Kajuara. Hal tersebut mengartikan pelabuhan TPI Lappa tersebut sangat mendukung terjadinya pengembangan wilayah di Kecamatan Kajuara, Dikarenakan penduduk yang ada dikecamatan kajuara bahkan agak condong lebih memasarkan hasil tangkapan ikan yang di peroleh di pelabuhan TPI Lappa yang ada atau yang terdapat di kabupaten Sinjai dari pada ke pelabuhan yang ada di Kabupaten Bone.

## 3. Jaringan Jalan

Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda dinyatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan ( $p < 0,05$ ) antara nilai Y (Pengembangan Wilayah) dengan nilai X3 (panjang jalan). Dengan nilai signifikan 0,000.

Melihat dari hasil pengamatan langsung dan data dari instansi kondisi jaringan jalan saat ini memberikan kemudahan akses untuk menjangkau kawasan Perkotaan Sinjai dengan berbagai moda transportasi. Hal tersebut memberikan pengaruh yang signifikan terhadap pengembangan wilayah di kecamatan Kajuara dengan indikasi bahwa akses menuju Kawasan perkotaan Sinjai dari kecamatan kajuara lebih mudah dan dekat dengan dukungan kondisi jaringan jalan baik yang mengalami peningkatan setiap tahun.

Berdasarkan, Susantono (2004) mengatakan bahwa aksesibilitas merupakan ukuran potensial atau kemudahan orang untuk mencapai tujuan dalam suatu perjalanan. Karakteristik sistem transportasi ditentukan oleh aksesibilitas. Aksesibilitas memberikan pengaruh pada beberapa lokasi kegiatan atau tata guna lahan. Lokasi kegiatan juga memberikan pengaruh terhadap pola perjalanan untuk melakukan kegiatan sehari-hari.. hal ini sejalan dengan hasil penelitian mengenai jaringan jalan dalam hal ini peningkatan panjang jalan dengan kondisi baik dan sedang dari tahun ke tahun di kawasan Pekotaan Sinjai memberikan pengaruh terhadap pengembangan wilayah di kecamatan kajuara.

#### ***J. Kajian Islam Mengaenai Pengaruh Perkembangan Infrastruktur Perkotaan Sinjai terhadap Pengembangan Wilayah Hinterlandnya***

Tahir 2010 dalam Catanesey, Anthony J., dan Jamse C.S (1979:120) bahwa keberadaan infrastruktur mempunyai dampak yang sangat besar bagi mutu kehidupan masyarakat, pola pertumbuhan dan prospek perkembangan

ekonominya. Selain itu pembangunan infrastruktur yang intensif untuk mendukung pemanfaatan potensi sumberdaya alam akan mampu mempercepat pengembangan wilayah .Sutami (1970).

Infstruktur yang dimaksud dalam hal ini yaitu Struktur ruang yang merupakan susunan pusat-pusat permukiman, sistem jaringan, serta sistem prasarana maupun sarana. Semua hal itu berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial-ekonomi yang secara hirarki berhubungan fungsional (Kamus istilah bidang pekerjaan umum Departemen PU, 2008). Dalam pandangan Islam, Allah SWT menciptakan langit secara terstruktur dimana didalam struktur tersebut terdapat unsur- unsur yang saling membentuk yang memiliki fungsi dan tujuan yang sama sehingga membentuk suatu sistem yang kokoh sehingga kehidupan tetap berjalan. Jika salah satu unsur tersebut terjadi kerusakan maka terjadi malapetaka begitupun struktur ruang dimana merupakan kumpulan pusat - pusat permukiman sistem jaringan infrastruktur yang berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat Allah SWT. Sebagaimna Firma-Nya yang terdapat dalam QS. Qaaf/50:6 - 8

أَفَلَمْ يَنْظُرُوا إِلَى السَّمَاءِ فَوْقَهُمْ كَيْفَ بَنَيْنَاهَا وَزَيَّنَّاهَا وَمَا لَهَا مِنْ فُرُوجٍ (٦)  
وَالْأَرْضَ مَدَدْنَاهَا وَأَلْقَيْنَا فِيهَا رُوسِيَ وَأَنْبَتْنَا فِيهَا مِنْ كُلِّ زَوْجٍ بَهِيجٍ (٧)  
تَبَصَّرَةٌ وَذِكْرَىٰ لِكُلِّ عَبْدٍ مُّنِيبٍ (٨)

Terjemahnya :

“Maka tidakkah mereka memperhatikan langit yang ada diatas mereka, bagaimana cara kami membangunnya dan menghiasinya, dan tidak terdapat retakretak sedikitpun?. Dan bumi yang Kami hamparkan dan Kami pancangkan di atasnya gunung-gunung yang kokoh dan Kami



tumbuhkan diatasnya tanam- tanaman yang indah , untuk menjadi pelajaran dan peringatan bagi setiap hamba yang kembali (tunduk kepada Allah)”.(Kementrian Agama, 2012).

Berdasarkan Tafsir Al-Mishbah makna dari ayat tersebut yaitu mengajak berpikir guna menyingkirkan kebingungan. Ayat diatas menyatakan : maka apakah mereka lalai sehingga tidak melihat dengan mata kepala dan mata hati ke langit yang ada di atas mereka, bagaimana Kami menciptakan serta meninggikannya dan menghiasinya dengan bintang-bintang dan tiada baginya yakni di langit itu sedikitpun retak-retak yang menjadikannya cacat?Ayat diatas menyatakan : Dan apakah mereka tidak melihat bumi yang berada di sekeliling mereka, bagaimana Kami menghamparkannya dengan mantap, dan kami menancapkan padanya gunung-gunung yang kokoh sehingga ia tidak oleng oleh peredarannya dan disamping itu Kami menumbuhkan padanya segala yakni banyak macam tanaman yang indah dipandang mata. Itu semua Kami ciptakan dan atur sedemikian rupa untuk menjadi pelajaran yang mengantar kamu mengetahui betapa besar kuasa Allah SWT. Dan juga untuk menjadi peringatan bagi setiap hamba yang hendak kembali kepada Allah SWT bahwa ada hari Pembalasan yang kami siapkan untuk setiap mereka. (Shihab, 2002 : vol.13, h.282).

Sangat jelas penjelasan dalam Al-Qur'an tentang pentingnya ruang direncanakan secara terstruktur, rencana struktur ruang wilayah kota merupakan kerangka sistem pusat-pusat pelayanan kegiatan kota yang berhirarki dan satu sama lain dihubungkan oleh sistem jaringan prasarana wilayah kota. Adanya

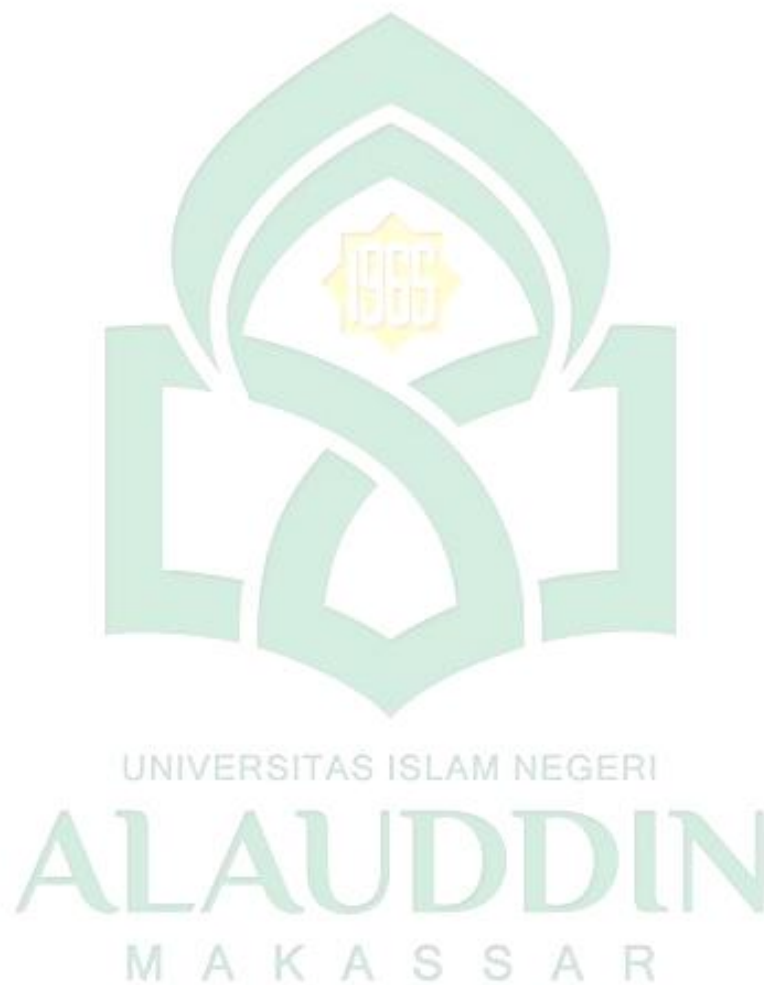


Perkembangan Infrastruktur di Kawasan Perkotaan Sinjai sangat mempengaruhi pengembangan wilayah daerah hinterlandnya, hal ini disebabkan karena kebutuhan infrastruktur bagi masyarakat semakin meningkat karena jumlah penduduk di Perkotaan Sinjai dan daerah Hinterlandnya juga tiap tahunnya meningkat selain itu penduduk yang bermukim di Kecamatan Kajuara dalam hal ini daerah yang menjadi Hinterland Kawasan Perkotaan Sinjai cenderung melakukan aktifitas di perkotaan Sinjai dibandingkan menuju ke kota Bone. Hal itu disebabkan karena akses dan jarak menuju kawasan perkotaan Sinjai lebih dekat.

Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya bahwa keberadaan infrastruktur mempunyai dampak yang sangat besar bagi mutu kehidupan masyarakat, pola pertumbuhan daerah terbangun dan prospek perkembangan ekonominya. Di Kawasan Perkotaan Sinjai pembangunan Infrastruktur semakin ditingkatkan. Karena perkembangan infrastruktur tersebut memiliki peran yang sangat penting bagi perkembangan suatu kota itu sendiri bahkan pengembangan wilayah Hinterlandnya. Bagaimana telah disebutkan sebelumnya pada dalam QS Qaf/50:6 - 8 bahwa pentingnya ruang direncanakan secara terstruktur, rencana struktur ruang wilayah kota merupakan kerangka sistem pusat-pusat pelayanan kegiatan kota yang berhirarki dan satu sama lain dihubungkan oleh sistem jaringan prasarana wilayah kota.

Perkembangan Infrastruktur di kawasan Perkotaan Sinjai memberikan pengaruh yang sangat signifikan terhadap pengembangan wilayah hinterlandnya dalam hal ini yaitu Kecamatan Kajuara. Oleh karena itu Allah SWT telah

memerintahkan Setiap umat muslim dituntut untuk memperhatikannya kembali agar menyempurnakanya, sehingga jika tiba saatnya diperiksa, tidak ada lagi kekurangan dan barang tersebut tampil sempurna. Setiap mukmin dituntut melakukan hal itu . kalau baik dia dapat mengharap ganjaran dan kalau amalnya buruk , dia hendaknya segera bertaubat.



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, maka dapat disimpulkan bahwa Kondisi Perkembangan infrastruktur di Perkotaan Sinjai terhadap pengembangan wilayah daerah Hinterlanya yaitu berpengaruh signifikan. Dimana perkembangan sarana perdagangan dan jasa berdasarkan hasil uji regresi linear berganda dinyatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan positif ( $p < 0,05$ ) dengan nilai Signifikan 0,000 Hal tersebut disebabkan karena jarak antara kecamatan kajuara dengan pusat kota bone lebih jauh dibanding dengan Perkotaan Sinjai. Oleh karena itu perkembangan sarana perdagangan dan jasa di Perkotaan Sinjai tersebut sangat mendukung terjadinya pengembangan wilayah di Kecamatan Kajuara.

Jaringan jalan yang berada di perkotaan Sinjai Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda dinyatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan ( $p < 0,05$ ) dengan nilai signifikan 0,000. Melihat dari hasil pengamatan langsung dan data dari instansi kondisi jaringan jalan saat ini memberikan kemudahan akses untuk menjangkau kawasan Perkotaan Sinjai dengan berbagai moda transportasi. Serta dari sarana Pelabuhan TPI lappa berdasarkan hasil uji regresi linear berganda dinyatakan terdapat pengaruh yang signifikan positif ( $p < 0,05$ ) Dengan nilai signifikan 0,000. Hal tersebut mengartikan pelabuhan TPI Lappa tersebut sangat mendukung terjadinya pengembangan wilayah di Kecamatan Kajuara.

## **B. *Saran***

Berdasarkan uraian dari kesimpulan diatas maka dapat disarankan :

1. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat membantu pemerintah kabupaten Sinjai dalam hal mengetahui pengaruh peningkatan infrastruktur yang ada di Perkotaan Sinjai terhadap daerah Hinterlandanya.
2. Diharapkan kepada pemerintah Kabupaten Sinjai dapat meningkatkan infrastruktur yang ada di Perkotaan sinjai bahkan untuk seluruh wilayah yang ada di Kabupaten Sinjai sehingga terjadi pengembangan wilayah yang pesat dan peningkatan ekonomi masyarakat untuk kabupaten Sinjai itu sendiri.
3. Dengan penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi penenliti selanjutnya yang akan membahas mengenai infrakstruktur.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. *Pengembangan Wilayah : Konsep dan Teori*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2008.
- Adisasmita, Rahardjo. *Pembangunan Pedesaan Dan Perkotaan*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2006.
- Adisasmita, Rahardjo. *Pembangunan Kota Optimum, Efisien & Mandiri*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010.
- As, Nursyam. *Struktur Tata Ruang Wilayah Dan Kota*. Makassar: Alauddin University Press, 2013.
- Atmaja, Kurniadi hary dan Kasyul Mahalli. *Pengaruh Peningkatan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kota Sibolga*, Jurnal Ekonomi Vol. 3 No. 4
- BPS (Badan Pusat Statistik). *Sinjai Dalam Angka* , Kabupaten Sinjai.
- BPS (Badan Pusat Statistik). *Bone dalam Angka*, Kabupaten Bone
- Catanese, Anthony J. *Perencanaan Kota*. Jakarta: Penerbit Erlangga, 1992.
- Christaller Walter. “Struktur Tata Ruang Wilayah Dan Kota” Dalam Nursyam AS. Makassar : Penerbit Alauddin University Press. 2013
- Chaerunnisa, Desty Nurhidayanti. *Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kota Sukabumi Periode Tahun 1990-2012. Skripsi*. Bogor: Fakultas Ekonomi dan Manajemen, Institut Pertanian Bogor, 2015.
- Departemen Pekerjaan Umum. 2008
- Djojodipuro Marsudi, *Teori Lokasi*. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Eakonomi UI, 1992.
- Febriyani, Risna, dkk. *Pengembangan Wilayah Hinterland di Kecamatan Kedungkandang Sebagai Upaya Peningkatan Pelayanan Publik (Studi pada wilayah Buring Kota Malang)*, Malang : Jurnal Infrastruktur. Vol. 2, (3): 440-446.
- Frans, Arwimbar. *Starategi Peningkatan Fungsi Pasar Sentral Faidoma Dafuar Terhadap Wilayah Hinterland-nya DI kabupaten Biak Numfor*. *Skripsi*. Makassar: Sekolah Pasca Sarjana, Universitas Hasanuddin, 2017.
- Firdaus, Muhammad dan Prasetyo, Bangun, Rindang. *Pengaruh Infrastruktur Pada Pertumbuhan Ekonomi Wilayah Di Indonesia*. Bogor: Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan Vol. 2(2):222-236.

- Hidayat Syarifudin dan Sedarmayati Hj. *Metodologi Penelitian*. Bandung: CV Mandar Maju, 2011.
- Ilhami. *Strategi Pembangunan Perkotaan di Indonesia*. Surabaya: Usaha Nasional, 1990.
- Kamus istilah bidang pekerjaan umum Departemen PU, 2008
- Kementerian Agama RI. *Al-Quran dan Terjemahnya*, Jakarta : Sukses publising.2011.
- Kodoatie, J Robert. *Pengantar Manajemen Infrastruktur*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2005.
- Jason J Geovani P, et al., eds. “*Kajian Struktur Ruang Kota Tomohon*”. 2015
- Muta’ali, Lutfi. *Penataan Ruang Wilayah Dan Kota (Tinjauan Normatif – Teknis)*. Yogyakarta: Badan Penerbit Fakultas Geografi (BPFG) UGM, 2013.
- Muta’ali, Lutfi. *Teknik Analisis Regional Untuk Perencanaan Wilayah, Tata Ruang, dan Lingkungan*. Yogyakarta: Badan Penerbit Fakultas Geografi (BPFG) UGM, 2015.
- Muta’ali, Lutfi. *Daya Dukung Lingkungan Untuk Perencanaan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta: Badan Penerbit Fakultas Geografi (BPFG) UGM, 2012.
- Matitaputty, Jannifer Shandy. 2017. *Perkembangan Infrastruktur Dan Perubahan Hirarki Kota (Studi Kasus Kabupaten/Kota Di Jawa Tengah Berdasar Tahun Sensus Penduduk 1990, 2000, 2010)*. Jurnal Optimum. Vol 7.
- Prasetyo. 2017. *Dualisme Pelayanan Infrastruktur Desa Perbatasan Pagerharjo Dan Sedayu*. Yogyakarta: Jurnal Plano Madani. Vol. 6(2): 144-152.
- Republik Indonesia. “Undang-Undang RI Nomor 26 Tahun 2007 tentang penataan ruang,”
- Shihab M.Quraish. Tafsir, Al-Mishbah: Pesan, Kesan dan Keserasian Al-Quran, Jakarta ,Lentera Hati :2002.
- Tarigan, Robinson. *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Jakarta: PT Bumi Aksara, 2005.
- Sinulingga. 2005. “*Struktur Tata Ruang Wilayah Dan Kota*” Dalam Nursyam AS. Makassar : Penerbit Alauddin University Press. 2013.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta, 2012



- Supriadi, Rifaayani, Ayudhita. 2018. Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Provinsi Daerah Istimewah Yogyakarta Periode tahun 2005-2014. *Skripsi*. Yogyakarta: Fakultas Ekonomi, Universitas Islam Indonesia, 2018.
- Silonde, Sutami. 2016. *Keterkaitan Jalur Transportasi Dan Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawe Utara Dengan Kabupaten/Kota Sekitarnya*. Kendari: Jurnal Progres Ekonomi Pembangunan. Vol. 1(1): 2502-5171.
- Salim, Emil, Andi. Pengaruh Perkembangan Kota Bulukumba Terhadap Daerah Hinterland. *Skripsi*. Makassar: Fakultas Teknik, 2009.
- Sadyohutomo, Mulyono. *Manajemen Kota dan Wilayah*. Jakarta: PT Bumi Aksara, 2008.
- UIN Alauddin Makassar Press. *Pedoman Penulisan Karya Tulis Ilmiah*. Makassar : Alauddin Press, 2013
- Yunus, Hadi Sabari. *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2015.
- Yunus, Hadi Sabari. *Manajemen Kota Perspektif Spasial*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2015.
- Yunus, Hadi Sabari. *Klasifikasi Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2009.
- <https://id.wikipedia.org/wiki/Hinterland>
- [https://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten\\_Sinjai](https://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Sinjai)

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



INDRA KURNIADI lahir di Sinjai, 11 Juli 1997 ia merupakan anak kedua dari pasangan Lampe dan Hj. Hamsiah yang tinggal dan menetap di kabupaten Sinjai. Pertama kali menempuh pendidikan yaitu pada tahun 2003 di SD Negeri 26 Rompe, kemudian melanjutkan ketingkat pendidikan sekolah menengah pertama dan menengah keatas yaitu masing-masing pada SMP Negeri 2 Sinjai dan SMA Negeri 2 Sinjai pada tahun 2009-2015. Hingga pada akhirnya mendapat kesempatan untuk melanjutkan pendidikan kejenjang yang lebih tinggi di Universitas Islam Negeri (UIN) Alauddin Makassar melalui jalur undangan atau SNPTN dan tercatat sebagai Alumni Mahasiswa Program Studi Sarjana (S1) pada jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri (UIN) Alauddin Makassar setelah berhasil menyelesaikan bangku kuliahnya selama 4 tahun 5 bulan.

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
ALAUDDIN  
MAKASSAR